



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Arcipelago mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Arcipelago mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole / G. De Luca; V. Lingua. - STAMPA. - (2012), pp. 1-285.

Availability:

This version is available at: 2158/651439 since: 2023-03-11T10:33:46Z

Publisher:

ALINEA EDITRICE

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

Le nuove sfide competitive del mercato globalizzato da un lato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione dei porti, dall'altro tendono a comprimere le esigenze urbane e acuire il conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

Il tema, generalmente declinato come rigenerazione del waterfront, negli ultimi anni è stato elevato a rappresentare uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano, in un contesto che volge sempre più verso dinamiche competitive globali.

Il libro propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare: quello delle realtà isolane del Mediterraneo, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di inviluppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti.

Il bacino Mediterraneo, infatti, risulta al tempo stesso ampio e ristretto: ampio per la compresenza di realtà differenti che vi si affacciano, di stati e culture diverse ma identificabili in un nord (l'Europa) e un sud (l'Africa), e ristretto se si guarda alle sue dimensioni in un contesto, quello della portualità e delle sue dinamiche, sempre più globalizzato.

Giuseppe De Luca, è professore associato di urbanistica al Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università di Firenze. Da anni si occupa di pianificazione di area vasta e delle modalità di cooperazione interistituzionale nelle politiche urbanistiche.

Valeria Lingua, dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale, è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze. Svolge attività di ricerca e professionale incentrata sulla governance territoriale, in particolare in relazione ai rapporti tra processi e strumenti di pianificazione (regionale, di area vasta, locale e urbana), affrontati in un'ottica multiscalare e multiattoriale.



€ 36,00

a cura di
Giuseppe De Luca
Valeria Lingua

Arcipelago Mediterraneo
Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole



Arcipelago Mediterraneo

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di
Giuseppe De Luca e Valeria Lingua



Progetto editoriale e grafica: E. De Luca, V. Lingua
Progetto editoriale e grafica: E. De Luca, V. Lingua

© copyright Alinea editrice s.r.l. - Firenze 2012
50144 Firenze, via Pierluigi da Palestrina, 17/19 rosso
Tel. +39 055/333428 - Fax +39 055/331013

*Tutti i diritti sono riservati:
nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo
(compresi fotocopie e microfilms)
senza il permesso scritto della Casa Editrice*

e-mail: ordini@alinea.it
<http://www.alinea.it>

ISBN 978-88-6055-705-6

Direzione della collana
Giuseppe De Luca

Comitato scientifico
Francesco Lo Piccolo
Francesco Domenico Moccia
Manuela Ricci
Umberto Janin Rivolin

Layout
Adriana Toti

Finito di stampare nel maggio 2012

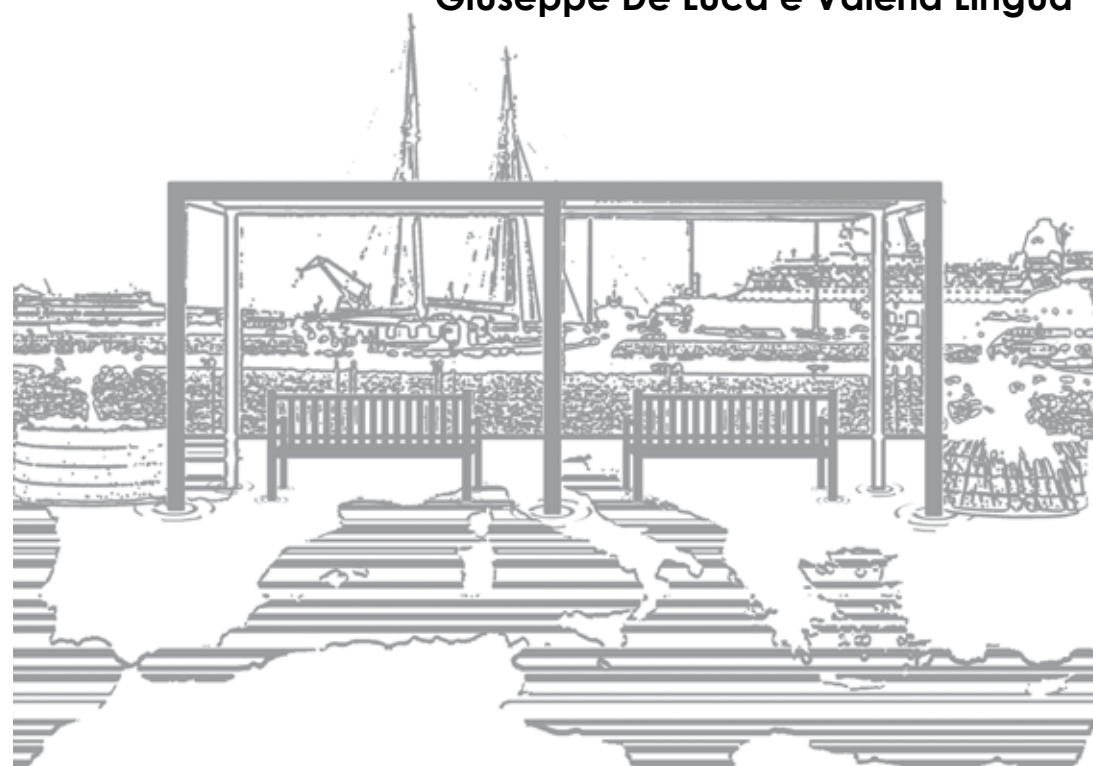
Stampa: Litografia I.P. - Firenze
www.litografiaip.it

In copertina:
Il porto di Cagliari (foto ed elaborazione di Luca Di Figlia)

ARCIPELAGO MEDITERRANEO

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di
Giuseppe De Luca e Valeria Lingua



ALINEA
EDITRICE



Il Progetto **Arcipelago Mediterraneo** (ArciMed) è finanziato nell'ambito del P.O. Italia-Francia "Marittimo" (1° Bando Progetti Semplici) ed il Partenariato è costituito da:

- il Comune di Cagliari (Project Leader)
- la Ville d'Ajaccio
- il Comune di Portoferraio
- l'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia con il Museo Nazionale di Arti e Tradizioni Popolari
- la Collectivité Territoriale de Corse con il Musée de la Corse

L'obiettivo principale del Progetto consiste nella realizzazione di un prototipo di "Porta di accesso multimediale alle Isole", in grado di offrire a turisti e visitatori una visione panoramica delle risorse turistico-culturali delle isole.

A questo obiettivo se ne associano altri correlati, quali la definizione di un marca turistico-territoriale delle isole mediterranee e la definizione di politiche d'intervento per la riqualificazione delle aree portuali storiche.

L'ambizione del Progetto è quella di estendere il network di ArciMed ad altre isole del bacino mediterraneo, attraverso la condivisione delle strategie per la loro valorizzazione ed il loro sviluppo economico.

Introduzione

Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

9

Parte Prima.

ARCIPELAGO MEDITERRANEO: UN RITRATTO

1. Island-ness

Stefania Staniscia

19

2. Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto

Maurizio Carta

27

3. Riorganizzazione dei sistemi portuali e riqualificazione dei waterfront

Rosario Pavia

41

4. Per un approdo strategico. La riqualificazione dei waterfront nelle piccole isole

Michelangelo Savino

45

5. Strategie di sviluppo socio-economico per le isole del Mediterraneo

Maurizio Vernassa

59

6. Limiti e difficoltà della evoluzione in rete dei porti delle isole nel Mediterraneo occidentale

Manlio Marchetta

71



Parte Seconda.

STRATEGIE DI RIGENERAZIONE E SVILUPPO NELLE CITTÀ-PORTO DELL'ARCIPELAGO MEDITERRANEO

- | | |
|---|-----|
| 7. L'esperienza di Portoferraio e delle città insulari in rete
<i>Mauro Parigi</i> | 101 |
| 8. Competenze statali, regionali e comunali nella gestione del demanio marittimo e strumenti di pianificazione della portualità turistica in Toscana
<i>Enrico Amante, Edward Chain</i> | 113 |
| 9. Riqualificazione e sviluppo nella città-porto di Ajaccio: verso il riequilibrio territoriale?
<i>Valeria Lingua</i> | 119 |
| 10. City of Rhodes: urban renewal while exploring the city-port heritage
<i>Moraitou Paraskevi</i> | 133 |
| 11. The venetian arsenals in the old harbour of Heraklion: perspectives of urban policy through architectural competitions
<i>George Fournarakis, Kallia Nikolidaki</i> | 147 |
| 12. Il ruolo di Cagliari nel Mediterraneo, tra piccole ricuciture e ambiziosi progetti
<i>Valeria Lingua</i> | 155 |
| 13. Riqualificare e rigenerare le città porto insulari
<i>Luca Di Figlia</i> | 193 |

Conclusioni

- | | |
|---|-----|
| 14. Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale
<i>Giuseppe De Luca, Valeria Lingua</i> | 205 |
|---|-----|

Parte Terza.

ARCIPELAGO MEDITERRANEO: IL PROGETTO

- | | |
|---|-----|
| 15. Una rete per valorizzare le città-porto delle isole
<i>Nicolò Savarese</i> | 245 |
| 16. I casi studio per il progetto "Arcipelago Mediterraneo"
<i>Luca Di Figlia</i> | 253 |
| 17. Linee Guida
<i>Giuseppe De Luca, Valeria Lingua</i> | 279 |
| Gli autori | 285 |



Introduzione

Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Il tema della riqualificazione delle città-porto, generalmente declinato come rigenerazione del waterfront, negli ultimi anni è stato considerato uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano. Ha pesato in questa reputazione il ruolo che le città-porto svolgono di fatto nelle dinamiche competitive globali.

Partendo dal presupposto che il rapporto città-porto non possa essere affidato alla sola riconfigurazione del waterfront, così come la sperimentazione progettuale non sia sufficiente a superare l'impasse socio-economico e politico in cui versano molte città portuali, il volume sostiene che la natura e le caratteristiche dei processi di riqualificazione e di rigenerazione si dirigono sempre più verso la definizione di nuovi ruoli e nuove identità, nonché di nuovi rapporti tra la città e il suo porto.

Oggi questo rapporto è in larga parte conflittuale per un duplice motivo:

- a) nelle aree portuali, infatti, si concentrano attività e funzioni che spesso entrano in contrasto, e che risentono l'una gli effetti delle altre (ad esempio, degrado ambientale piuttosto che valorizzazione della marineria);
- b) le aree portuali sono il nucleo attorno al quale ruota una serie di attori differenti, ciascuno con politiche e strategie di azione proprie, spesso con problemi di integrazione tra i diversi strumenti di intervento (piani, programmi, finanziamenti, progetti attuativi e operativi): Municipalità, Autorità portuali, Demanio dello Stato, Ministero della Difesa se le fortificazioni ospitavano (in epoca recente) anche carceri e penitenziari, Autorità Regionali, Provinciali e locali nelle loro specifiche competenze (trasporti marittimi, ecc.). Inoltre, in tali aree gli operatori economici e turistici e i cittadini e fruitori dei porti rappresentano i destinatari di tali politiche, e come tali dovrebbero essere messi nelle condizioni di conoscere e partecipare alla definizione delle scelte e di condividere le strategie in campo.

Al duplice motivo di conflitto si somma, in epoca contemporanea, l'estensione dei traffici delle merci e la dilatazione dei bacini di approvvigionamento che le nuove sfide competitive sul mercato globalizzato impongono. Ciò sta portando ad una pressante esigenza di

“modernizzazione” tecnologica dei porti e di adeguamento della dotazione infrastrutturale, insieme alla ricerca di nuovi spazi retro portuali, che spesso finiscono col comprimere le esigenze urbane e turbare gli equilibri insediativi consolidati.

In questo contesto, le politiche di riqualificazione del waterfront delle grandi realtà portuali rappresentano l’ultima frontiera della rigenerazione urbana (Hoyle, 1990), attraverso operazioni che, se da un lato vengono considerate come risolutive del rapporto città/porto, in quanto finalizzate a riscoprire identità perdute o a crearne di nuove (soprattutto se i progetti sono firmati da archistar), dall’altro lato fanno emergere la necessità di ricondurre approcci prettamente progettuali ed episodici all’interno degli scenari della pianificazione urbana e territoriale (Savino, 2010; Fonti, 2010).

Il libro propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare: quello delle realtà isolate, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di inviluppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti.

Il focus sulle isole permette di declinare i temi della riqualificazione dei waterfront e della ricucitura del rapporto città/porto alla luce di specifiche caratterizzazioni di contesto e territoriali: così come risulta difficile, per i porti minori, entrare nel sistema della competitività globale, allo stesso modo il tema della riqualificazione del sistema città-porto isolano non può essere trattato al pari delle grandi realtà portuali continentali, con le loro connessioni ai sistemi infrastrutturali, logistici, culturali e socio-economici dell’interno.

Proprio l’insularità diventa il paradigma fondante delle strategie di riqualificazione e sviluppo, con le sue specificità naturali e storico-culturali: in questi contesti occorre considerare, dunque, che la valorizzazione del patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti deve essere pensata non solamente come una operazione fisica, di ripristino dei caratteri storico architettonici dei manufatti esistenti (bastioni, fortificazioni, moli, attracchi, banchine, ecc.), ma anche funzionale e immateriale insieme, per far ritrovare un nuovo contemporaneo senso d’uso – e non solo di mera testimonianza – connesso a nuove relazioni, insieme, economiche, sociali e culturali. Ciò significa che il progetto deve avere una prospezione complessa ed integrata, con una dimensione multilivello capace di comporre le logiche degli stakeholder implicati alle diverse scale di intervento, da quella urbana a quella regionale.

La questione dell’integrazione diventa, quindi, predominante sia a livello locale che territoriale.

A livello locale, si rende necessaria una visione unitaria dei progetti di riqualificazione e rivitalizzazione del porto e della città, in termini di integrazione tra funzioni e utilizzi degli spazi, attori, risorse (pubbliche e private), interventi di riqualificazione fisica e di rigenerazione sociale ecc.

A livello territoriale, diventa fondamentale una ricomposizione del

progetto urbano in un quadro più ampio, nelle strategie di azione sulla città e sul territorio espresse dai diversi strumenti di governo (dal piano comunale al piano strategico, dai piani provinciali a quelli regionali), in una visione integrata e coordinata con programmi ed interventi di settore che completino e armonizzino il processo di sviluppo territoriale.

Ovviamente, la ricetta per declinare al meglio il rapporto tra la città e il suo fronte mare non è univoca, ma la necessità impellente sembra proprio quella di rifuggire il rischio dell’omologazione, del trasferimento tout court di modelli che nulla hanno a che vedere con la situazione specifica. Si tratta, infatti, di un rischio sempre incombente in un tema come questo, sottoposto ai venti della globalizzazione non solo a livello di mercato, ma anche nelle sue declinazioni architettoniche e urbanistiche.

Soprattutto nella realtà delle isole, dove diventa indispensabile un’attenta lettura dello spazio e del senso dei luoghi, in grado di valorizzare la funzione assunta dal waterfront nell’evoluzione dell’ambito urbano, per restituirne un ruolo specifico nell’organizzazione complessiva della città e del territorio.

Il focus sulle isole permette dunque di declinare questi temi alla luce di specifiche caratterizzazioni di contesto e territoriali: la città isolana presenta uno status specifico, in quanto non può prescindere da un rapporto stretto con l’acqua, che porta sempre più alla ricerca di accessibilità e permeabilità al fronte mare, senza le chiusure e i tagli tipici delle zone portuali e retroportuali. Inoltre, nelle realtà isolate emerge con evidenza la necessità di trattare il tema della riqualificazione e rigenerazione al di fuori della mera area del porto. Inoltre, la progressiva tendenza a rileggere il ruolo del porto della città di accesso all’isola in chiave turistica comporta la necessità di trasformare il porto per renderlo idoneo a tale funzione e, al tempo stesso, incrementa un parallelo e complementare processo di trasformazione delle regole insediative che storicamente hanno definito il carattere delle aree retro portuali e urbane. Tali cambiamenti, se da un lato sono assurti a motore dello sviluppo locale, dall’altro rischiano di generare squilibri a livello urbano e nel più ampio sistema territoriale di riferimento della città portuale, sia esso l’intera isola o una sua parte.

Le politiche di intervento sono, dunque, chiamate a coinvolgere e svelare i loro effetti in un più ampio raggio d’azione (Fonti, 2010), sia fisico che funzionale, che implichi

- l’intera area portuale e i quartieri che vi si affacciano;
- il nucleo urbano nel suo complesso, soprattutto nel caso di città portuali che svolgono la funzione di porta dell’isola, generalmente utilizzate come approdo e poi bypassate per raggiungere il luogo di villeggiatura;
- l’entroterra, meta di sporadiche visite turistiche.

Si tratta di temi che, fino ad oggi, sono stati ampiamente trattati nell’ambito del più ampio dibattito sulla riqualificazione dei waterfront

(Gabrielli, 1992; Pavia e Di Venosa, 2006; Giovinazzi, 2007; Savino 2010), ma per i quali manca ancora una riflessione compiuta in merito alle specificità delle città-porto isolate. Questa difficoltà a cimentarsi con la “specifico insulare” (Bruttomesso, 2004) sembra trovare soluzione laddove si assuma una prospettiva di analisi multiscalare e multiattoriale, che permetta di comprendere la portata dei processi di valorizzazione delle aree portuali isolate, nonché la loro capacità di aprire scenari di sviluppo di più ampio respiro nello spazio e nel tempo.

Il volume assume così un duplice approccio: nella prima parte propone a diversi addetti ai lavori, che in questi anni si sono occupati in modo estensivo della riqualificazione dei waterfront, un confronto specifico col tema dell’insularità, finalizzato a far emergere specificità di contesto e conseguenti necessità di intervento; nella seconda parte tali riflessioni sono sottoposte, alla prova dei fatti, attraverso il racconto di diverse esperienze di intervento sul rapporto città-porto in contesti insulari, dalla semplice ridefinizione del waterfront alla definizione di strategie di ambito territoriale.

Le conclusioni portano a sistema le due parti, in un tentativo di individuare quelle che possono essere considerate generalità ovvero rappresentare peculiarità di contesto nell’ambito della riqualificazione delle città-porto insulari, inserendole nel quadro della competitività europea e globale.

A questo scopo, è parso utile focalizzarsi su un contesto, il bacino Mediterraneo, che risulta al tempo stesso ampio e ristretto: ampio per la compresenza di realtà differenti che vi si affacciano, di stati e culture diverse ma identificabili in un nord (l’Europa) e un sud (l’Africa), e ristretto se si guarda alle sue dimensioni in un contesto, quello della portualità e delle sue dinamiche, sempre più globalizzato.

Il contesto: le isole del Mediterraneo

Una riflessione sulle politiche di riqualificazione delle città portuali non può prescindere dal prendere in considerazione il luogo con cui la città-porto si confronta: il mare. In questo caso, il focus specifico è il Mar Mediterraneo, luogo degli scambi per eccellenza (Fallanca De Blasio, 2003). Il porto è sempre stato la porta d’accesso di una città, l’ingresso ad un territorio con le sue caratteristiche identitarie e culturali. Insieme allo scambio di merci, si conoscevano altri mondi e altre culture: in questo senso i porti delle città del Mediterraneo sono stati per secoli luoghi dello scambio e del meticciato.

Platone, vissuto tra la fine del V e la prima metà del IV secolo a.C., nel Fedone parla del Mediterraneo come una sorta di grande lago sul quale si affacciano popoli e civiltà: “Noi abitiamo una piccola parte della terra. Dal Fasi (costa orientale del Mar Nero) alle colonne d’Ercole, vivendo intorno al mare come formiche e rane attorno a uno stagno (Platone, Fedone 109 b).

La funzione fondamentale di quello che sarà poi definito Mare

Fig. 1. Il progetto di Atlantropa
(Fonte: PHOENIX/WDR/Miromar Entertainment AG)



Nostrum, per lo sviluppo e l’espansione di numerose civiltà, è testimoniata dalla storia dei popoli che sono vissuti lungo le sue coste, nelle isole e attraverso il mare, alla ricerca di materie prime e luoghi da occupare come capisaldi commerciali: ne sono nati imperi e regni, collegati da intensi traffici mercantili nei porti di accesso ai diversi territori isolani e continentali (Mocchegiani Carpano, 2008). Navigazione e progresso delle civiltà attraverso gli scambi marittimi rappresentano un fattore imprescindibile per lo sviluppo delle aree costiere, attraverso la crescita dei porti e degli insediamenti ad essi connessi, dei popoli e delle tradizioni, in un incontro costante di passato e presente, come descritto da Matvejevic (1992) e cantato da Braudel (1994).

L’idea del Mediterraneo come un unicuum raggiunge l’apice a inizio Novecento, attraverso un progetto ambizioso e visionario: Atlantropa di Erman Sorgöl (1938): si tratta di un progetto di unificazione tra coste europee e africane, che prevedeva la chiusura del canale di Gibilterra con un sistema di dighe che avrebbe permesso di produrre 3.000.000 KW di energia idroelettrica e di canalizzare l’acqua verso il deserto del Sahara, per renderlo fertile. Sorgöl, presentò questo progetto sia al governo tedesco che a quello italiano, cercando proseliti. Le due potenze, tuttavia, ne vedevano le potenzialità solo in relazione alle proprie mire espansionistiche e al raggiungimento dell’indipendenza energetica. Finita la guerra, il progetto viene presentato agli americani, che vi guardano con interesse in quanto produttore di una polarità forte, Euro-africana, capace di opporsi all’Urss e di auto produrre molta energia. Tuttavia, il progetto viene ben presto abbandonato perché finanziariamente troppo impegnativo e perché il mito della indipendenza energetica sembra più facilmente raggiungibile con l’avvento della scissione nucleare. La stessa fondazione Atlantropa, che raccoglieva diversi enti aderenti e finanziatori dell’impresa, viene chiusa a causa dell’inattualità del progetto.

Tuttavia, il progetto assume un certo fascino, non solo perché presenta una visione ottimistica, a tutto tondo, del rapporto tra le due



Fig. 2. Le terre strappate al mare grazie al progetto Atlantropa (Fonte: PHOENIX/WDR/Miromar Entertainment AG)

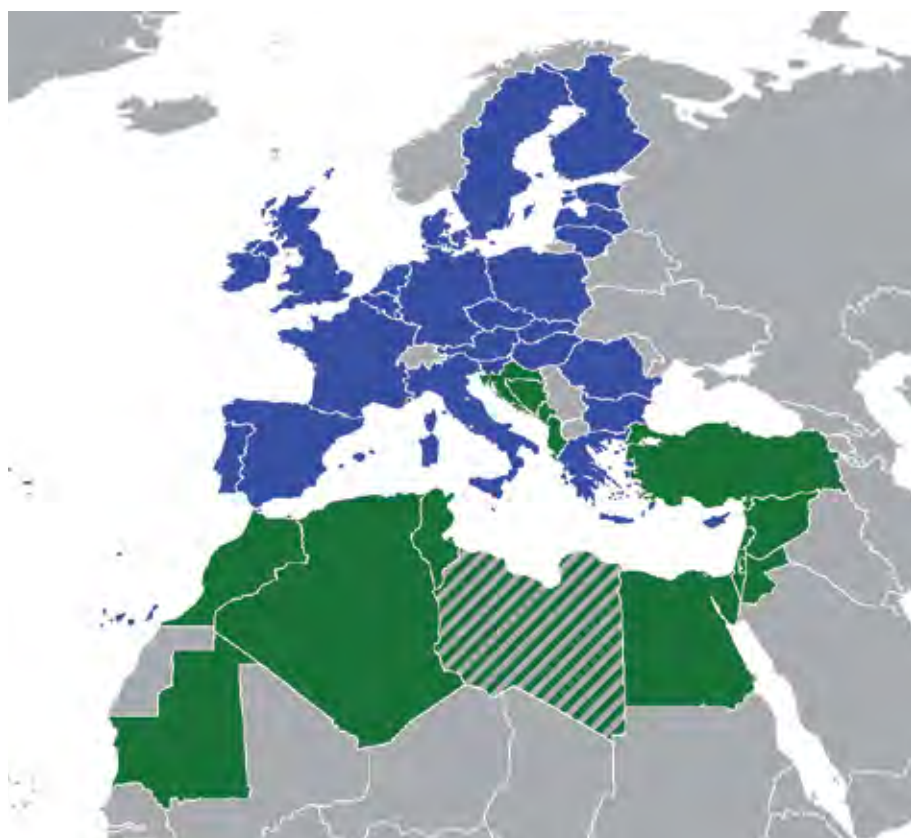


Fig. 3. I paesi aderenti all'Unione per il Mediterraneo (2008)

sponde Nord e Sud del Mediterraneo, in cui le coste europee e africane diventano parte integrante di un nuovo ecosistema; ma soprattutto perché, in questa visione, le isole avrebbero improvvisamente perso i loro confini naturali e quindi avrebbero assunto immense potenzialità di espansione, sarebbero diventate importanti centralità in un sistema in cui le città insulari avrebbero guadagnato ampie parti di nuove terre da urbanizzare, strappate al mare (cfr. fig. 2).

Il limite di questa idea, e in generale di una concezione del Mediterraneo come identità culturale fondata sugli scambi e sul meticcio (necessaria conseguenza di scambi di cultura e di identità), deriva dal profondo cambiamento culturale, sociale e politico dei giorni nostri: una contingenza di profonda crisi in cui conflitti e contraddizioni sembrano avere il sopravvento sulla sua natura di entità multietnica. Basti pensare ai recenti episodi di immigrazione di massa, vissuti come un'invasione, che colpiscono in primis le isole. Più che una regione cosmopolita che avvicina, un mare della vicinanza tra nord e sud, oggi il Mediterraneo è un mare che allontana e divide l'Europa dall'Africa: anche i progetti di cooperazione tra Europa e Mediterraneo a partire dal trattato di Barcellona del 1995, confluiti nella realizzazione dell'Unione per il Mediterraneo (Upm) nel 2008, sembrano essersi indeboliti a seguito della crisi globale che ha imperversato a partire dallo stesso anno.

Il modello di sviluppo delle città e dei porti del Mediterraneo oggi risente quindi delle istanze della globalizzazione e della crisi mondiale ad essa connessa: l'estensione dei traffici delle merci, la dilatazione dei bacini di approvvigionamento, le nuove sfide competitive sul mercato globalizzato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione tecnologica dei porti, che si accompagna alla ricerca di nuovi spazi retroportuali e all'adeguamento della dotazione infrastrutturale, in un contesto di scarsità di risorse e con la necessità di rispondere alle rinnovate esigenze urbane e al conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

In questo panorama, le isole – soprattutto le isole minori, che non assumono lo status di nazione o regione – sono quelle che più subiscono la crisi, sia in termini di sviluppo socio-economico che nelle sue ripercussioni territoriali (invasione di flussi migratori, omologazione dell'offerta turistica, ecc.).

Non diversa sembra essere la situazione delle isole localizzate nell'Atlantico orientale: gli arcipelaghi delle Azzorre e delle Canarie sono sottoposti alle stesse tendenze omologanti, e risentono in modo secondario dell'appartenenza alle reti euromediterranee, pur costituendo comunque parte integrante del sistema europeo e dell'Unione per il Mediterraneo, per ragioni geografiche, socio-politiche ed economiche.

Eppure, proprio il Mediterraneo, considerato come unicum, come un arcipelago – appunto l'Arcipelago Mediterraneo –, può rappresentare una potenzialità di sviluppo per queste realtà. I casi concreti di riqualificazione del rapporto città-porto insulari nel sistema della portualità isolana italiana e nel più ampio sistema del Mediterraneo evidenziano come, in queste realtà, la valorizzazione delle aree portuali isolane non si risolva nella riconfigurazione del waterfront, ma

assuma una prospezione complessa ed integrata, che apre a temi e problemi specifici, la cui soluzione non può prescindere da un approccio multiscalare strategico multidisciplinare e di area vasta.

Approccio che emerge, in modo più o meno evidente, nelle esperienze di riqualificazione e rigenerazione oggetto delle riflessioni maturate nell'ampio del dibattito aperto dalla prospettiva di considerare le realtà insulari mediterranee come un Arcipelago unitario.

Bibliografia di riferimento

Braudel F. (1994), *Il Mediterraneo*, Bompiani, Milano.

Bruttomesso R. (2004), acd, *I waterfront delle isole*, Città d'Acqua, Venezia.

Bruttomesso R., Giaimo C. (2003), acd, "Porto città territorio", in *Urbanistica Informazioni* n. 187.

Callegari F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale*, Patron, Bologna.

Carta M. (2005), Il corridoio meridiano come "dispositivo territoriale" nello scenario di un Piano Strategico del Mediterraneo, intervento al XXV Congresso INU *Infrastrutture, città e territori*, Roma, 1-2 dicembre 2005.

Di Santo P. (2003), *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Giannino, Napoli.

Fabbro G. (2004), "Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole", in Bruttomesso R., *I waterfront.*, cit., pp. 154-157.

Fonti L. (2010), *Porti-Città-Territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze.

Gabrielli B., (1992), acd, *La città nel porto*, Nuova ERI, Roma.

Hoyle B. (1990), eds, *Port cities in context. The impact of waterfront regeneration*, Transport Geography Study Group, Institute of British Geographers.

Matvejevic P. (1992), *Breviario Mediterraneo*, Garzanti, Milano.

Mocchegiani Carpano C. (2008), "Mediterraneo", in *Forma Urbis - Itinerari Nascosti di Roma Antica*, Anno XIII n. 9, Settembre 2008, p. 3.

Pavia R., Di Venosa M. (2006), acd, "I porti delle città: piani e progetti", in *Urbanistica* n. 131.

Savino M. (2010), acd, *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano.

Staniscia S. (2011), "Islandness e turismi insulari", in *(New) European Identity*, Venezia, Marsilio, pp. 128-137.

Zolo D., Cassano F. (2007), acd, *L'alternativa mediterranea*, Feltrinelli, Milano.

Parte Prima Arcipelago Mediterraneo: un ritratto

Isola

Non è possibile parlare di isole senza fare riferimento agli innumerevoli significati che vengono attribuiti a questo dispositivo geografico. Significati che sono sia fisici che metaforici, rimandi a figure materiali e a modelli mentali; l'isola è paradigma nel senso platonico del termine, una realtà ideale concepita come modello delle realtà sensibili, è, un po' come lo è il paesaggio, coincidenza tra significato e significante, contenuto e forma, usata come *«epitome, come un dispositivo in grado di farci capire la natura delle profonde mutazioni urbane che stanno investendo il territorio europeo»* (Ricci, 2011).

L'Unione Europea (EUROSTAT, 1994) definisce l'isola come un territorio circondato dall'acqua, abitato da più di 50 persone permanenti, non collegato con la terraferma da un dispositivo permanente (ponte, tunnel), distante almeno un chilometro dalla terraferma, che non ospita una capitale di uno degli stati membri dell'Unione Europea. Una piccola isola è anche quella che secondo gli scrittori è interamente visibile dal suo picco più alto, o è possibile percorrerla interamente a piedi dal mattino fino a ora di pranzo. Per l'UNESCO, invece, una piccola isola ha un'estensione di meno di 10 mila Km² o è abitata da non più di 500 mila persone.

L'isola è **metafora**. Judith Schalansky (2010) nel suo romanzo/atlante illustrato descrive 50 isole narrandone storie, origini, tradizioni locali, caratteristiche fisiche. L'isolamento, la distanza dalla terra ferma, l'essere circondate dal mare rendono le isole i luoghi ideali nell'immaginario dei continentali, un'idea che convive con la paura di rimanere confinati per sempre, della prigionia forzata. Le isole rappresentano, quindi, secondo l'autrice, il paradiso in terra e l'inferno allo stesso tempo *«Paradise is an island. So is hell»*.

L'isola diventa per Matvejević la cartina al tornasole della condizione del Mediterraneo: *«nulla rivela il destino del Mediterraneo meglio delle sue isole»* (1998).

L'isola è **modello**. Secondo Alessandro Petti (2007) isole e arcipelaghi rappresentano un modello spaziale *«dettato dal paradigma della sicurezza e del controllo»*. Costituiscono, invece, per Francesco Indovina (2003) la nuova struttura territoriale verso cui evolve la città contemporanea. Anche per Mark Lee (2011) l'organizzazione in isole e arcipelaghi rappresenta un potenziale modello generativo della città contem-

poranea considerando la distanza come un mezzo per generare una connettività alternativa.

L'isola è **eterotopia** (Foucault, 1998): per la sua relazione con la terra ferma - è connessa «a tutti gli spazi, ma in modo tale da sospendere, neutralizzare o invertire l'insieme dei rapporti che [gli spazi eterotopi] stessi designano, riflettono o rispecchiano» -, perché è aperta su altri luoghi - la terra ferma, ma anche il mare stesso, il mezzo che fa comunicare isola con terra madre -. Nel quinto principio Foucault dichiara che ogni eterotopia è fondata su un «sistema d'apertura e di chiusura che al contempo la isola e la rende penetrabile», così vive l'isola, attraverso il suo aprirsi o chiudersi rispetto alle rotte.

L'isola è **sineddoche**. Rappresenta il tutto attraverso una parte, costituisce un frammento significativo del continente - «un frammento dell'Europa. Ognuna di esse rivela una catastrofe e accende una speranza» (Ricci, 2011) -, generato per separazione o ricreazione, isola derivata o originaria, è entità spaziale esattamente misurabile e dai confini chiaramente definiti, mondo in miniatura, simbolo e sintesi della condizione della terraferma.

Insulare

Le isole, come evidente, sono territori con specifiche caratteristiche geografiche, ma cosa significa essere isola, quali le caratteristiche e l'essenza dell'insularità?

Insulare è **radicalità**. Sulle isole i fenomeni si manifestano in forme esasperate ma non presentano caratteri di originalità o di eccezionalità rispetto alla terraferma. Le conseguenze che le trasformazioni hanno sul territorio sono più estreme e intense e il raggiungimento della carrying capacity, dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, più rapido. Candida Ciaccio (1984), per esempio, riferendosi allo sviluppo del turismo microinsulare, scrive: «il suo impatto sulle isole piccole e minori più che caratteri originali offre un'esasperazione di aspetti classici, a causa dell'esiguità dello spazio».

Insulare è **fragilità**. Questa è una costante degli ambiti microinsulari, conseguenza di un rapporto non sempre equilibrato tra uomo e risorse. La fragilità è quasi sempre causata dalla monoattività economica - agricoltura, pesca e sempre più spesso il turismo -, dalla continua variazione demografica che a volte è pressione antropica e a volte è spopolamento, dalla maggiore esposizione a rischi di tipo ambientale dovuti, per esempio, alla maggiore vulnerabilità rispetto ai cambiamenti climatici e dalla estrema sensibilità del contesto ambientale e paesaggistico.

La **dimensione**, la **dipendenza** e l'**isolamento** sono componenti del fenomeno dell'insularità, fattori importanti nel determinare lo sviluppo economico e territoriale. La ridotta dimensione implica rarità, rarità misurata soprattutto in quanto scarsità e limitatezza di risorse. Per gestire queste scarse risorse le economie dell'isola adottano uno specifico sistema di gestione che è basato sul bisogno di avere accesso

ai maggiori network di scambio con l'esterno. La scarsità e l'apertura verso l'esterno sono fattori che portano a un alto grado di dipendenza dovuta all'attività di esportazione, in genere, di un singolo prodotto e ad un alto livello di import. Questa dipendenza è significativamente aggravata se l'isola è remota e posizionata lontano dal suo mercato. L'isola è quindi, innanzitutto, un mondo di quantità limitate. La limitata natura delle risorse naturali ed umane costituisce un fattore determinante dell'insularità. Limitati sono la popolazione e lo spazio, insieme alle risorse naturali.

La **frammentazione** territoriale degli arcipelaghi composti spesso di isole isolate e separate da centinaia di chilometri è un altro vincolo fisico. Gli arcipelaghi devono, quindi, fronteggiare da un lato la distanza "esterna" che li separa dai paesi vicini ma anche la distanza "interna" tra isole.

Isolare

Nonostante «l'approccio alle isole è caratterizzato da vari paradossi. Alcuni sottolineano una sorta di singolarità o irregolarità» (Matvejević, 1998), è possibile considerarne la rappresentatività, l'isola è campione e lente d'ingrandimento. L'isolamento è una condizione necessaria per meglio definire e analizzare fenomeni complessi e processi di cambiamento che avvengono alla scala della terraferma. L'isola diventa per geografi, pianificatori, paesaggisti, urbanisti, ciò che rappresenta la cellula per i biologi: un'unità elementare dotata di proprietà comuni da analizzare per identificare cause e modalità del cambiamento e per prevederne gli esiti.

L'insularità è un metodo ermeneutico per la comprensione dei processi di cambiamento che investono il territorio e il paesaggio europei ed è anche metodo previsionale, le isole costituiscono lo specchio nel quale si riflette il percorso in divenire della terraferma. È possibile, infatti, dire che «*Island knowledge and experience do not apply just to themselves. Analogies and parallels appear with non-islands. Mountain villages can be as isolated while cities comprising islands such as Stockholm and New York are themselves worthy of island-related study. Deltas and Arctic communities display multiple island characteristics as well*» (Kelman, 2010).

L'importanza che alcuni temi assumono nei territori insulari - la mobilità, il turismo, il Mediterraneo ... - oltre ad alcune caratteristiche intrinseche - la dimensione controllabile, la sensibilità del contesto, l'evidenza degli effetti di alcuni fenomeni, la dipendenza verso l'esterno ... - rendono le isole dei luoghi particolarmente significativi per effettuare quei "sondaggi puntuali" che consentono di «*cercare localmente le leggi e le regolarità che governano parti estese del territorio*» (Boeri, 2003).

Mediterraneo

Nel Mediterraneo l'elevata mobilità umana - migrazioni, esodi, turismo - costituisce una delle principali caratteristiche culturali e socio-economiche. Per la sua posizione geografica privilegiata, infatti, viene attraversato da flussi migratori, diversi per origine, destinazione e natura. Le isole sono testimoni privilegiate degli epifenomeni di questa mobilità, il registro sensibile dei movimenti di persone che sono spinte, per ragioni diverse, ad attraversare il Mediterraneo in direzioni spesso opposte: Nord-Sud gli europei alla ricerca di una migliore qualità della vita, permanente o temporanea, disegnando una nuova geografia del desiderio, Sud-Nord i migranti provenienti dai Paesi poveri - migranti per ragioni economiche, rifugiati politici - lungo le rotte dei "viaggi della disperazione" alla ricerca di un futuro e un altrove e le isole come meta o territori di transito. Alle rotte ufficiali si sommano, quindi, quelle illegali, «il Mediterraneo è divenuto col passare degli anni un "mare solido", percorso da rotte prefissate e rigide di popolazioni monoculturali e "specializzate": clandestini, soldati, marinai, turisti... Rotte che si intersecano senza mai davvero incontrarsi e che spesso non consentono a chi le percorre nessuno scambio di identità, nessun dialogo, nessuna reale interazione» (La Cecla, et al., 2003).

Ancora più marcatamente che per le isole grandi, per quelle piccole e minori, «maglie estremamente fragili del mondo contemporaneo, caratterizzato da fenomeni di concentrazione urbana ed industriale, i principali fattori di modellamento dello spazio sono sempre state le relazioni con l'esterno» (Ciaccio, 1984). Le piccole isole escono e ricadono nell'isolamento ogni qual volta, per vari motivi, si interrompono le relazioni con la terraferma e con l'esterno. Relazioni e isolamento segnano le fasi alterne di decadenza e di sviluppo di questi luoghi, relazioni che oggi sono costituite da quell'intricata rete di rotte che rappresenta da un lato un pericolo per la sostenibilità del territorio e per l'insularità stessa e dall'altro una soluzione rapida alle forme di declino economico e sociale che le isole fronteggiano.

Il turismo, in particolare, è sempre più spesso la "monocoltura" adottata dalle isole con tutti gli impatti prevedibili sulle risorse naturali e sociali. Spesso, infatti, rappresenta, il principale e unico motore economico delle isole ma anche la loro più grande minaccia considerati i suoi rischi potenziali - forte stagionalità, alta dipendenza dal mercato esterno, deterioramento del sistema economico tradizionale, dell'ambiente fisico e culturale, delle risorse e della biodiversità locale e della qualità stessa della vita - e le sue ricadute negative - consumo di suolo, di acqua, di energia, produzione di rifiuti, artificializzazione dei litorali, perdita irreversibile di suolo agricolo.

Esiste, allora, la possibilità, per le isole, di trovare un modello alternativo di sviluppo e di "esportarlo" anche alla terraferma?

Modelli insulari

Le isole possono diventare, e molte già lo sono, laboratori di sperimentazione di nuove modalità di sviluppo e di crescita con il solo trasformare le proprie caratteristiche geografiche e i propri handicap permanenti in potenzialità attraverso strategie che considerino le caratteristiche dell'insularità come vantaggi e opportunità piuttosto che come svantaggi strutturali e vulnerabilità. «*The challenge*»- sostiene Kelman (2010) - «*is to maintain viable islandness without succumbing to vulnerability, but using islandness to reduce vulnerability*».

È possibile enumerare tra i punti di forza delle isole la qualità della vita, la qualità dei valori naturali e culturali, l'alta densità di capitale naturale e culturale e la forte identità culturale, e tra i punti di debolezza i problemi di accessibilità, la difficoltà di investimento nel settore dei servizi pubblici e privati e nelle infrastrutture e l'impossibilità di avere i vantaggi di un'economia di scala. Ma se si continua ad avere, verso le isole, un punto di vista che è quello dalla terraferma i punti di forza non si trasformeranno in valori e quelli di debolezza rimarranno rischi potenziali.

L'occasione, per le isole, di invertire questo sguardo e di emanciparsi da un modello di sviluppo che è quello della terraferma per orientarsi verso una strategia che sia *site and context specific* è data proprio dalle minacce alle quali, in qualità di territori sensibili - scarsità di risorse naturali, di suolo, fragilità ecologica - dalle dimensioni ridotte e dagli svantaggi posizionali, sono più esposte: gli effetti del cambiamento climatico, l'aumento del costo dell'energia, la scarsità dell'acqua, per esempio, sono questioni molto comuni che i contesti insulari si trovano a dover fronteggiare.

L'opportunità può essere data, quindi, dall'orientare lo sviluppo verso presupposti di qualità e sostenibilità assecondando l'urgenza e la necessità di un approccio che sia attento alle questioni ambientali e che le trasformi in priorità di crescita. Lo sviluppo di nuove tecnologie per la produzione di energia da fonti rinnovabili per il raggiungimento dell'autosufficienza energetica o quelle per il riciclo delle risorse possono costituire alcune delle linee di crescita.

Nel progetto *Euroislands*, per esempio, nell'immaginare una nuova strategia che adatti alle specificità delle isole le linee guida della strategia Europa 2020, vengono ipotizzate tre priorità di sviluppo riassunte in tre modelli che si basano su esperienze concrete: *quality islands*, *green islands* e *equal opportunities islands*. Il primo modello prevede una strategia *niche-oriented* che si impernia sul valore aggiunto di una produzione basata sulle risorse e sul know-how locali. La seconda priorità, legata alla limitatezza delle risorse naturali delle isole, consiste nella riduzione nell'uso delle risorse - acqua, suolo, energia - e nel riciclo dei rifiuti. La terza strategia ha come obiettivo il raggiungimento della parità nell'accesso ai servizi di pubblica utilità, una *conditio sine qua non* per la qualità della vita e della competitività delle imprese.

Casi esemplari

La strategia *green islands* è stata già messa in atto in varie esperienze, non solo europee, che hanno dimostrato che sulle isole si può lavorare con presupposti di alta specializzazione e sperimentazione e che, proprio nelle isole, possono nascere nuovi modelli di gestione e fruizione del territorio ispirati a principi di sostenibilità. Si tratta di modelli emergenti più corrispondenti a quelle che sono le nuove priorità di sviluppo: isole interamente *eco-friendly*, energeticamente autosufficienti e a impatto zero.

La danese isola di Samsø - il più ampio insediamento a impatto zero di anidride carbonica del pianeta, come viene definita da Wikipedia -, l'inglese Isle of Wight - che raggiungerà la più piccola impronta di CO2 in Inghilterra nel 2020 -, l'isola spagnola di El Hierro - già dichiarata Riserva della Biosfera dall'Unesco, in cui un impianto idro-eolico soddisferà il 100% del fabbisogno energetico entro il 2015 - quella maltese di Gozo - in cui nel 2006 un team di ricercatori del Fraunhofer Institute for Environmental, Safety and Energy Technology ha proposto di avviare alcuni progetti modello innovativi dal punto di vista ambientale e di farne dei prototipi -, la scozzese isola di Eigg - «*the world's first fully self-sufficient island*» come viene definita nel sito internet della comunità -, Capraia - la prima isola ad impatto zero in Italia, obiettivo raggiunto nel 2008 nell'ambito del progetto *Isole Verdi* di Enel Energia - sono territori che stanno sperimentando con successo l'autonomia energetica dalla terraferma attraverso sistemi di poligenerazione che sfruttano in modo integrato le risorse rinnovabili - energia solare, correnti eoliche e marine, geotermia - e che arrivano a soddisfare non solo il fabbisogno energetico dei residenti ma anche quello dei turisti che arrivano, spesso numerosi.

Esemplare è l'isola di Eigg, seconda maggiore isola delle Ebridi interne, al largo della costa occidentale della Scozia. Prima di raggiungere l'autonomia energetica la corrente elettrica sull'isola era prodotta attraverso generatori autonomi alimentati con diesel. Nel 2005 i residenti di Eigg, oltre che proprietari dell'intera isola, decidono di elettrificarla ma piuttosto che far arrivare l'energia dalla terraferma optano per un progetto di energia rinnovabile e pulita tutta prodotta *in house*. Pioggia, fiumi e ruscelli producono 112 kilowatt, quattro turbine a vento generano altri 26 kilowatt e due batterie di pannelli solari ne producono 10, il sistema genera il 95% dell'energia di cui l'isola ha bisogno.

Altre esperienze molto interessanti sono state condotte in isole in cui è prevalente l'attività turistica. In questi contesti, la consapevolezza che il raggiungimento di un turismo sostenibile non può avvenire se non attraverso l'integrazione del turismo nell'ambito di politiche più ampie di sviluppo sostenibile, ha prodotto una serie di iniziative volte alla riduzione degli impatti negativi del turismo stesso. È il caso per esempio delle isole thailandesi di Phuket e Koh Samui in cui alcuni resort hanno installato impianti di depurazione delle acque reflue per ridurre l'inquinamento del mare, hanno eseguito lavori di ripasci-

mento, di bonifica e di sistemazione paesaggistica delle spiagge, adottando, quindi, misure di sostenibilità per un possibile *upgrade* come destinazione turistica.

Da molte regioni insulari è partita, come si è visto, una eco-rivoluzione che le ha trasformate in laboratori territoriali per sperimentazioni sostenibili. L'insularità può, quindi, rappresentare un campo di sperimentazione di nuove opportunità di sviluppo che possono essere estese e adottate anche dalla terraferma. Ma questo può avvenire solo se si assiste al cambiamento di punto di vista, se si inverte la tendenza per cui le isole smettano di rincorrere e di emulare il modello della terraferma per iniziare a perseguirne uno proprio, che considera assets fondamentali le caratteristiche dell'insularità esportando l'expertise e l'esperienza insulare.

Bibliografia di riferimento

- Boeri S. (2003), "Atlanti Eclettici", in Multiplicity, (ed.), *USE uncertain states of Europe*, Ginevra/Milano, Skira.
- Ciaccio C. (1984), *Turismo e microinsularità. Le isole minori della Sicilia*, Bologna, Patron Editore.
- EUROISLANDS Project (2011), "The development of the Islands-European Islands and Cohesion Policy" Targeted Analysis - Final Report.
- EUROSTAT (1994), *Portrait of the islands*.
- Foucault M. (1998), *Archivio Foucault*, Milano, Feltrinelli.
- Indovina F. (2003), "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", in *Economia e Società regionale - Oltre il Ponte*, n. 3-4.
- Kelman I. (2010), "Foreword", in Graci S., Dodds R., *Sustainable Tourism in Island Destinations*, London, Earthscan.
- La Cecla F., Savona S., Sposito I. (2003), "Una frontiera di specchi", in Multiplicity (ed.), *USE uncertain states of Europe*, Ginevra/Milano, Skira.
- Lee M. (2011), "Two deserted islands", in *Islands*, San Rocco, n. 1.
- Matvejevic P. (1998), *Il Mediterraneo e l'Europa*, Milano, Garzanti.
- Petti A. (2007), *Arcipelaghi e enclave*, Milano, Bruno Mondadori.
- Ricci M. (2011), "Islandness", in Staniscia S., *Islands*, Barcellona, LISt Lab.
- Schalansky J. (2010), *Atlas of remote islands - Fifty Islands I have not visited and never will*, London, Penguin Group.



Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto

Maurizio Carta

Gateway Cities

I *waterfront* delle città europee si offrono alla nostra azione progettuale come rinnovate porte di scambio tra flussi di economie. Oltre che da fasci infrastrutturali sono sempre più attraversati da economie della conoscenza, da potenti forze di rigenerazione e sviluppo e molteplici economie di scambio li alimentano e ne connotano le fisionomie. Superata la funzione di semplici interfacce tra mare e terra, assumono quella di “portali” di connessione globale dei flussi materiali e immateriali. Da aree produttive, commerciali e funzionali si propongono come trasformatrici di economie tra le reti lunghe globali e le armature dei contesti locali.

Le nuove funzioni produttive e della mobilità navale, gli interventi di riqualificazione ambientale, le pressioni di valorizzazione immobiliare, le dinamiche culturali e le domande di conservazione del patrimonio architettonico che oggi investono le aree costiere delle città rappresentano per gli amministratori, i pianificatori, i progettisti e gli imprenditori importanti occasioni per una “sperimentazione riflessiva” sulla rigenerazione dei *waterfront* urbani che ambisca a innovare contemporaneamente il loro significato nell’identità urbana e le azioni di riqualificazione delle aree portuali.

La tensione progettuale sulle aree costiere delle città, tuttavia, non si orienta solo sul recupero di aree dismesse o sull’espansione delle opportunità immobiliari (Censis-Scenari immobiliari, 2006), ma apre una fase in cui il tema della rigenerazione delle “città d’acqua” si confronta con l’evoluzione della città consolidata, offrendo nuove opportunità di trasformazione dei centri storici e agendo in maniera attiva e creativa nello scenario della produzione della qualità delle città (Monti, Ronzoni, 2007). La rilevanza assunta negli ultimi anni dalle trasformazioni urbane nelle aree storiche dei *waterfront* delle città ha, infatti, aperto nuove prospettive - e conseguenti sfide - per la ricerca sulle condizioni di rischio, sulle pressioni antropiche e sulle opportunità progettuali offerte dall’armatura storica e identitaria che si riflette sull’acqua. Oggi, dopo l’esplosione della bolla speculativa immobiliare che ha visto i *waterfront* solo come nuove aree da densificare, una nuova visione più creativa e orientata alla qualità è quella che ci deve guidare. I *waterfront* sono “beni collettivi” e come tali devono essere interpretati e progettati.

In Europa - e particolarmente nel Mediterraneo - le dinamiche di trasformazione e le necessità di conservazione del patrimonio materiale (produttivo e infrastrutturale) e immateriale (culturale e relazionale) dei *waterfront* urbani richiedono che le indagini e le sperimentazioni progettuali si confrontino con gli indirizzi e le opzioni operative che emergono dall'analisi delle sensibilità, dei rischi e dei valori paesaggistici e ambientali. Una visione dei *waterfront* non puramente trasformativa, ma creativa, integrata e sostenibile rispetto al complessivo metabolismo urbano ci chiede di mutare gli strumenti analitici e progettuali rivolti al delicato sistema urbano in cui la città di pietra e la città d'acqua si intersecano, producendo sinapsi feconde ma anche delicate criticità. Agire su quella vasta area urbana ad interfaccia liquida significa indirizzare il suo riverbero all'intero contesto territoriale, non solo riqualificando i tessuti urbani, ma anche producendo opportunità di sviluppo e connettendo il *waterfront* al sistema produttivo territoriale (Badami, Ronsivale, 2008).

Dal punto di vista delle dinamiche di trasformazione delle città, i *waterfront* urbani sono oggi una delle declinazioni più feconde delle città che stanno investendo sulla valorizzazione della cultura locale, del talento identitario e delle eccellenze: sono per loro natura luoghi densi ed ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città si fanno visione, nuove relazioni e progetto. Non più solo aree della concentrazione dei capitali immobiliari, ma nodi di armature di flussi di merci e persone, luoghi di scambio di culture, porte delle nuove "capitali della cultura", sempre più in competizione per attrarre persone, eventi, funzioni ed investimenti e per produrre qualità, sostenibilità ambientale e coesione sociale.

Nelle occasioni in cui la relazione tra i tessuti urbani e i fronti d'acqua si fa creatrice di nuove identità, la città assume un ruolo attivo e diviene capace di generare nuova forma urbana, di produrre nuovo paesaggio e di alimentare, attraverso il flusso perenne della cultura urbana, le grandi reti relazionali, rendendole più vitali, comunicative e competitive.

Le città-porto fungono sempre più da città-porta, *gateway cities* globali in grado di insediare nuove funzioni che superino la pura retorica delle aree marginali e degradate, che spesso caratterizza le aree portuali, per ambire a mettere in valore il capitale territoriale che possiedono, per renderlo un prezioso moltiplicatore di qualità. Analizzare ed interpretare i *waterfront* come contesti complessi richiede, quindi, di affrontarli come "geo-comunità", cioè come luoghi di solidificazione delle identità di una comunità sociale, culturale ed economica, come catalizzatori di esperienze culturali e come attivatori di valori urbani. Essi sono dei generatori di qualità urbana, affrontati attraverso un approccio strategico multidisciplinare e di area vasta per metterne a valore le vocazioni culturali, turistiche e produttive, e potenti commutatori territoriali intesi come trasformatori capaci di intercettare le energie materiali (le persone ed i beni) e immateriali (le idee ed i servizi) che viaggiano lungo le grandi reti acquatiche mon-

diali, di trasferirle al contesto urbano e di tradurle in risorse locali, contribuendo ad alimentare la qualità urbana.

Affrontare il tema della riqualificazione urbana delle aree costiere diviene tema nevralgico della rigenerazione complessiva della città contemporanea, riconoscendone il ruolo di elemento strutturale. In contesti connotati da importanti caratteri storici, infatti, i *waterfront* assumono anche il ruolo di capisaldi dell'identità urbana, *landmarks* in continua trasformazione ma anche permanenze riconoscibili nell'evoluzione storica degli insediamenti.

Catalizzatori estremamente dinamici di attività, eventi ed economie, i *waterfront* urbani interpretano la "fisionomia liquida" della città, e devono essere in grado di intercettare, interpretare e trasformare l'intera città e non limitarsi al solo perimetro costiero. Il *waterfront* non è solo il tessuto urbano umidificato dal mare o da un fiume, ma è un nuovo atteggiamento della città che entra in contatto con la liquidità, potente categoria della contemporaneità. La *città liquida* ci fornisce quindi un'importante chiave interpretativa per comprendere molti aspetti delle relazioni della città contemporanea con le aree costiere e peri-costiere, del suo rapporto con il dinamismo dei *waterfront* e con il ritmo incalzante delle loro trasfigurazioni.

Le patologie della città-porto e le loro soluzioni

Nonostante la retorica ci mostri da anni le "città-porto" come motori dell'innovazione urbana, propulsori di sviluppo ed alimentatori di un mercato non solo immobiliare ma anche culturale e turistico, le relazioni tra città e porto soffrono di 4 patologie frequenti e con diversi gradi sintomatici:

- la prima patologia è l'**autismo**, cioè la chiusura dell'area portuale e peri-portuale entro una dimensione introversa che tende a risolvere al suo interno le criticità e che è impegnata a rigenerare il cluster urbano entro cui agisce, potenziandolo e riqualificandolo ma senza volontà e capacità di produrre un riverbero effettivo sull'intero tessuto urbano e sulla qualità complessiva della città;
- la seconda patologia è la **schizofrenia**, consistente nella modifica costante di indirizzi e politiche prodotta dalla volontà dei decisori - sia comunali che portuali - di inseguire opportunità esogene: flussi del sistema crocieristico, fonti di finanziamento europeo, intercettazione di eventi o servizi di rango globale. Il risultato è spesso una miscellanea di usi e di qualità che, anche quando identificata con edifici iconici o eventi prestigiosi, non produce la necessaria massa critica e l'indispensabile visione di lungo periodo che consente il radicamento delle trasformazioni;
- la terza patologia è la **sterilità**, che si traduce sul basso valore aggiunto o moltiplicatore degli investimenti che i progetti di rigenerazione dei *waterfront* producono, non allungando o attivando

le filiere produttive, non innescando un sistema di agevolazioni fiscali, non modificando i processi di governance complessiva attraverso la costituzione di società miste o agenzie di sviluppo;

- infine, l'ultima patologia è la **tossicodipendenza** da risorse pubbliche, alimentata dalla convinzione di poter vivere sempre un modello sviluppo "dopato" dall'esistenza di un bilancio pubblico costruito a debito. Le politiche di rigenerazione dei *waterfront* sono state spesso il frutto di una urbanistica *subprime* che ha alimentato il consumo di spazi e risorse piuttosto che perseguire un'efficace sostenibilità basata sul riciclo, sull'efficienza energetica, sulla permeabilità e integrazione degli usi e sulla densificazione.

Appare con grande evidenza che siamo di fronte a "patologie relazionali" frutto di una interazione città-porto troppo spesso utilizzata come propaganda e marketing piuttosto che come vettore di innovazione urbana. E se relazionali sono le patologie, sui fattori relazionali dobbiamo agire per trovare soluzioni, convinti anche del tragico mutamento del contesto socio-economico che circonda città e porti.

La nuova città-porto dovrà avere una interazione più ampia, possedere una visione più chiara, alimentare cinghie di trasmissione più efficaci, e generare una maggiore propulsione intrinseca. Dovrà, quindi, essere una città capace di generare nuova forma urbana e nuovo paesaggio, di alimentare le grandi reti relazionali attraverso il flusso perenne della cultura e della creatività, dovrà rendere i *network* più vitali, comunicativi e competitivi. Affrontare il tema della rigenerazione dei *waterfront* significa quindi innanzitutto trattarlo come elemento strutturale dalla città. Inevitabile corollario della inestricabile interazione città-porto è che gli strumenti di intervento sui *waterfront* urbani devono essere in grado di interpretare e progettare l'intera città. Affrontare il *waterfront* urbano come "scintilla di rigenerazione della città" richiede uno sforzo definitorio che perimetri il senso, non tanto di un luogo - l'ambito urbano costiero - quanto piuttosto di una "fisionomia liquida" dell'intera città.

Progettare la città liquida ci impone, quindi, un nuovo atteggiamento strategico, diagnostico, regolativo e progettuale della città che entra in contatto con la fluidità dei luoghi e delle relazioni, e che necessita di essere orientato da un nuovo paradigma di conoscenza-azione. Attingendo al *Manifesto per le città creative* (Carta, 2007) proponiamo alcuni indirizzi per la rigenerazione delle "città liquide" articolati attorno a sette principi che declinano l'azione progettuale per la risoluzione delle patologie relazionali sopra stigmatizzate:

- il **principio di identità** chiede che al riconoscimento dell'identità delle aree costiere (culturale, funzionale, economica e sociale) siano accoppiate adeguate "capacità" e "competenze" di azione e richiede di stimolare la responsabilizzazione di una popolazione residente e di un sistema di users che abbiano la volontà di interagire;
- il **principio di attivazione economica** chiede che le politiche di riqualificazione dei *waterfront* urbani stimolino l'attivazione di una

base economica adeguata a permettere l'attuazione delle azioni, sia attraverso la regolazione della rendita, sia attraverso la gestione delle concessioni che attraverso agevolazioni amministrative o fiscali (ad esempio promuovendo *business improvement districts*, zone franche urbane o forme di indicizzazione delle imposte);

- il **principio di potenzialità** identifica i *waterfront* urbani come luoghi in cui esiste un dislivello tra i bisogni percepiti rispetto alle attuali funzioni, riconoscendovi un elevato potenziale di trasformazione inespressa che deve essere trasformato in energia progettuale. Tutta l'energia "potenziale" dei *waterfront*, trasformata in energia "cinetica" da adeguate strategie dovrà alimentare il progetto di trasformazione compatibile in un'ottica di auto-sostenibilità e di attivazione di un reale partenariato pubblico-privato;
- il **principio di dinamicità** ci ricorda che i *waterfront* sono *milieux innovateurs* per eccellenza, luoghi in cui esistono capacità, opportunità e risorse per produrre cambiamenti futuri nel campo produttivo, culturale, scientifico e tecnologico; sono potenti "trasformatori" delle reti globali in reti locali, *hub* attraversati dai flussi (beni, persone e servizi) che percorrono il pianeta;
- il **principio di interazione** identifica il *waterfront* come un ambiente di coesione, storicamente disponibile ad accogliere la diversità e la varietà, da sempre luogo di incontro di diverse culture e luogo di scambi che alimenta l'esistenza di buone possibilità per la comunicazione informale e spontanea in grado di accelerare i processi di rigenerazione urbana in un'ottica multiculturale;
- il **principio di multisettorialità** chiede che le analisi, le diagnosi e i progetti si fondino su un'azione multidisciplinare e in cui convergono diverse ottiche e cooperano diversi soggetti, producendo un ambiente dinamicamente sinergico che sia in grado di connettere lo sviluppo dell'economia, della tecnica, della cultura e della qualità ambientale;
- il **principio di perturbazione**, infine, ci mostra come la presenza nelle aree costiere del dinamismo culturale, sociale ed economico prima accennato debba essere in grado di produrre una perturbazione nel contesto, una spinta propulsiva all'innovazione che abbia un riverbero potente sui tessuti urbani della "città liquida" e l'attivazione della tensione positiva della popolazione coinvolta verso una mobilitazione sociale per vincere la sfida contro la marginalità a cui spesso le aree portuali e periportuali sono sottoposte.

I principi sopra descritti fungono da antidoti alle disfunzioni relazionali di cui soffrono i *waterfront*, poiché agiscono sulla integrazione strutturale delle funzioni portuale ed urbane, sulla corresponsabilità dei soggetti che gravitano sulle aree costiere, sulla partecipazione finanziaria degli stakeholders e sulla integrazione di visioni e punti di vista al fine di attivare filiere, quando non veri e propri "distretti portuali" per lo sviluppo delle città.

Nuove prospettive per i Waterfront 3.0

Nell'attuale situazione di crisi, con il PIL mondiale in caduta libera, con la dissoluzione della bolla immobiliare e la contrazione dei consumi, con un esteso *credit crunch* che affama le imprese, non possiamo pensare che i poderosi flussi di capitali finanziari, sociali e relazionali che hanno alimentato la rigenerazione dei waterfront nell'ultimo quindicennio siano ancora disponibili ad essere intercettati in maniera indiscriminata. Le città del futuro prossimo che resisteranno al crollo della "bulimia finanziaria" non saranno più solo quelle capaci di realizzare progetti urbani alimentati dal mercato immobiliare, ma saranno quelle città detentrici di poderose risorse culturali ed identitarie e capaci di metterle a base della creazione di nuova cultura e di nuovo valore urbano. La rigenerazione delle città non sarà più facile occasione per investimenti a lungo termine o per impegnare le plusvalenze finanziarie delle multinazionali o dei fondi sovrani, ma la nuova città creativa dovrà offrire preziose occasioni di reale sviluppo - non solo quantitativo, ma sempre più qualitativo - capace di produrre effetti sia nel dominio dei beni collettivi che nel dominio dei capitali privati.

La pianificazione e progettazione urbana del prossimo futuro chiama i decisori ad una svolta di paradigma culturale e ad un impulso all'azione e chiede un vigoroso impegno progettuale, poiché solo sulle città che sapranno affrontare creativamente il *global change* finanziario si misurerà lo sviluppo delle nazioni e il benessere delle comunità (Carta, 2009b). Il recente rapporto *City 600* del McKinsey Global Institute sulle città che più contribuiscono alla crescita del Pil globale, mostra l'emergere di un fenomeno interessante: le 23 megalopoli produrranno solo il 10% della crescita globale, mentre il 50% della propulsione sarà prodotto dalle 577 città medie che si alimentano della loro cultura e creatività e non della pura attrazione di popolazione. Secondo il *Better Life Index* elaborato dall'Ocse, nei prossimi 20 anni i settori dominanti dell'economia non saranno le automobili, le navi o l'acciaio, ma l'industria del benessere, di cui la cultura è fattore determinante. Un impegno indifferibile per governanti e gestori, pianificatori e progettisti, promotori e comunicatori, imprenditori ed investitori sarà quello di creare città che siano luoghi desiderabili dove vivere, lavorare, formarsi e conoscere, luoghi produttivi ed attrattivi per gli investimenti. Non più città *debit driven* - basate sulla spesa pubblica - ma sempre più *creative and smart oriented*.

L'impegno progettuale verso una città più "creativa ed intelligente" ci sfida a ripensare i rapporti tra città e porto, tra qualità urbana e rigenerazione dei waterfront in trasformazione. Dopo la prima generazione caratterizzata da progetti di attrattività turistico-ricreativa (il modello Baltimora) e superata anche la seconda generazione di intervento sui waterfront caratterizzata da una forte integrazione con la competitività urbana (il modello Barcellona), oggi abbiamo bisogno di lavorare alla nascita della terza generazione. I Waterfront 3.0 dovranno superare il mero recupero della qualità fisica, perseguendo l'ambizione di diventare "aree di vitalità urbana" e potenti propulsori di qualità.

Non più solo aree di rigenerazione, non solo più interfacce di qualità, ma sempre più cluster creativi (Carta 2009a), in cui le iniziative economiche, sociali ed infrastrutturali, a partire dalle attività preesistenti, siano in grado di realizzare progetti innovatori, implementati all'interno di adeguate strategie di sviluppo locale fondate sulla *soft and experience economy* prodotta dalle qualità territoriali e dalle eccellenze locali. Proprio nel momento della crisi finanziaria e della recessione economica gli investimenti in creatività dovranno essere più efficaci, perdendo alcune connotazioni troppo immateriali o puramente speculative ed acquistando la solidità degli effetti sul sistema socio-economico locale.

In quest'ottica ha agito un progetto di ricerca promosso dal Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro della Regione Siciliana¹ applicato ai waterfront storici di Palermo, Catania, Messina, Siracusa e Trapani, e finalizzato ad innovare gli strumenti diagnostici ed i conseguenti indirizzi operativi per la loro rigenerazione in chiave creativa. La ricerca ha applicato i "sette principi" sopra descritti all'interazione città-porto come generatrice di *milieu creativo*, li ha declinati in funzione della specificità dei contesti e li ha utilizzati come chiavi interpretative delle ricadute, come "filtri semantici" per riconoscere il dinamismo o le situazioni di stasi o declino delle città studiate (Carta, 2009a). Ognuno dei principi ha generato uno scenario di decisioni, un set di politiche e un piano di azioni in grado di "attivare" il waterfront urbano nella sua triplice identità di matrice identitaria delle città di mare, di portale degli scambi dei flussi di merci e persone e di motore della qualità del progetto contemporaneo.

Gli esiti delle ricerche e delle sperimentazioni progettuali sopra descritte hanno rafforzato la consapevolezza che i Waterfront 3.0 non sono semplicemente ambiti urbani complessi, ma piuttosto nuove componenti genetiche delle città: sono "geo-comunità liquide" che chiedono contemporaneamente un'azione strategica di area vasta per mettere a valore le vocazioni culturali, turistiche e produttive ed un'azione progettuale locale che ne riattivi i capitali latenti. Le città portuali europee sono anche il portale di una potente rete di connessioni globali, e le città portuali mediterranee sono nelle condizioni geo-politiche per essere i nodi di una potente piattaforma strategica in grado di alimentare nuove funzioni che inneschino i valori del capitale territoriale che possiedono. In tale ottica di rinnovamento del punto di vista, i waterfront ci impongono di lavorare sui concetti di "eccedenza" e "sovrapproduzione", per affrontare i nuovi cicli di vita delle aree urbane costiere e peri-costiere in mutamento tipiche della città in contrazione (*shrinking city*). La città liquida è infatti composta da tessuti insediativi in dismissione, da lacerti di paesaggio e da reti

¹ La ricerca è stata condotta nel 2007 dal Dipartimento Città e Territorio dell'Università di Palermo attraverso *PlanDifferent*, un gruppo di ricerca applicata nato come spin-off dell'Università a partire dalle competenze di ricerca sulle risorse territoriali prodotte all'interno del Dipartimento. Il gruppo di ricerca è stato coordinato da Maurizio Carta ed è composto da Alessandra Badami, Daniele Gagliano, Anna Maria Moscato e Daniele Ronsivalle.

infrastrutturali in trasformazione che necessitano azioni di modifica, o di rimozione, o di reinvenzione. Essa produce numerosi “laceranti” di città, “trucioli” funzionali e “rottami” di sviluppo che attraverso un processo/progetto di riciclo possono tornare ad essere infrastrutture urbane di nuovi cicli di vita capaci di generare nuovi paesaggi urbani e peri-urbani fondati sull’abbandono, la dismissione, il declassamento o la modificazione d’uso di tessuti insediativi in un’ottica di nuova qualificazione urbana. Consapevoli che la pratica del riciclo è uno dei «*massimi generatori di innovazione creativa*» (Ciorra, 2011), le procedure progettuali sui *waterfront* di terza generazione potranno utilizzare con efficacia l’*up-cycling* (rottamazione), un metodo di riciclo in cui, invece di ridurre al minimo comun denominatore gli oggetti di scarto (tipicamente separandone e frazionandone i componenti per ottenerne materiali riusabili), gli oggetti vengono rigenerati, senza distruggerli ma mutandone le funzioni perseguendo un’ottica creativa ed aumentando la loro “resilienza” rispetto ai mutamenti dello sviluppo.

È indicativo della pervasività della visione sopra esposta il fatto che negli stessi anni in cui Peter Sloterdijk ci prospettava un “nuovo mondo acquatico” come elemento conduttore della Modernità, Zygmunt Baumann ci proponesse la “liquidità” come categoria ermeneutica della Contemporaneità, ed ancora Aldo Bonomi invocasse una “talasso-economia” per connettere indissolubilmente il Capitalismo delle reti allo sviluppo locale. Indubbia sintesi di nuovi paradigmi culturali, i *waterfront* si propongono entro una visione attiva e creativa come luoghi capaci di intercettare le energie (materiali e immateriali) che viaggiano lungo le grandi reti e di tradurle in azioni di sviluppo, qualificazione e coesione. E se per superare le “patologie relazionali” di cui abbiamo parlato prima dobbiamo ricorrere alla efficace metafora della potenza dei fluidi di aggirare ostacoli, di scavalcarli o di infiltrarvisi, oggi i più interessanti progetti di città liquide sono quelli in grado di interpretarne le loro potenzialità di commutatori territoriali capaci di trasferire i capitali (finanziari, produttivi, socio-culturali e umani) che viaggiano lungo le reti lunghe al contesto urbano e di tradurli in risorse concrete, in luoghi e servizi, in occasioni insediative e infrastrutturali, preziosi alimenti per il progetto.

Charles Darwin sosteneva che tutte le rivoluzioni culturali nascono come “eresie” e muoiono come “dogmi”, sottolineando come la carica propulsiva delle innovazioni, conflittuale all’inizio ma anche fonte di energia e dinamismo, con il tempo si sterilizza in un rigido tabù, perde la sua capacità dirompente, si cristallizza e si normalizza. Il nostro impegno è quello di evitare che la rigenerazione creativa dei *waterfront* diventi un dogma sacro ed inviolabile che viene eretto per essere oggetto di un’adesione acritica, senza possibilità di declinarne il senso o di modificarne gli assunti. Dobbiamo mantenerne alta la carica propulsiva attraverso il costante esercizio del pensiero critico e del progetto.



Fig. 1. Progetto di riqualificazione del waterfront di Catania



Fig. 2. Progetto di riqualificazione del waterfront di Messina

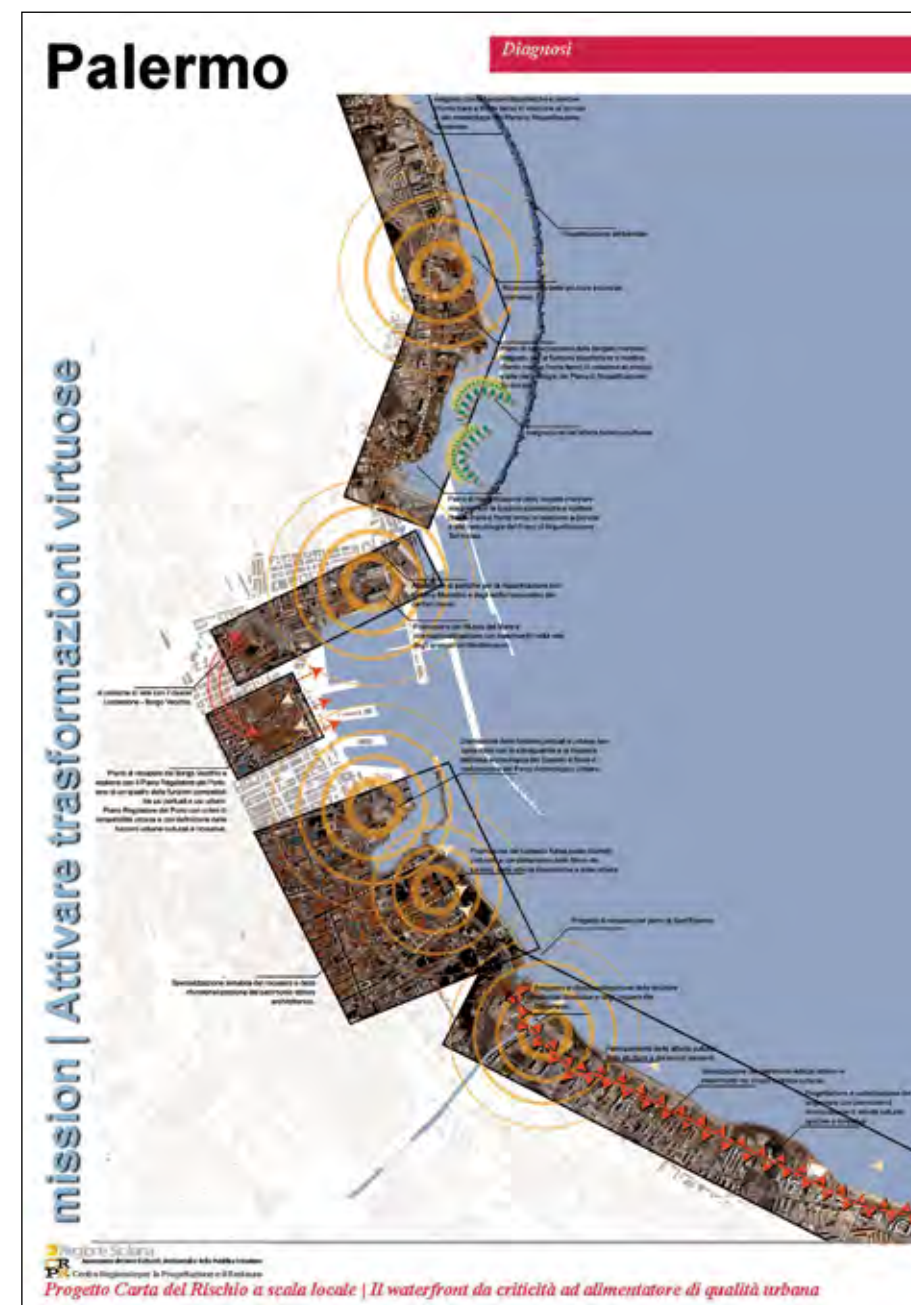


Fig. 3. Progetto di riqualificazione del waterfront di Palermo



Fig. 4. Progetto di riqualificazione del waterfront di Siracusa

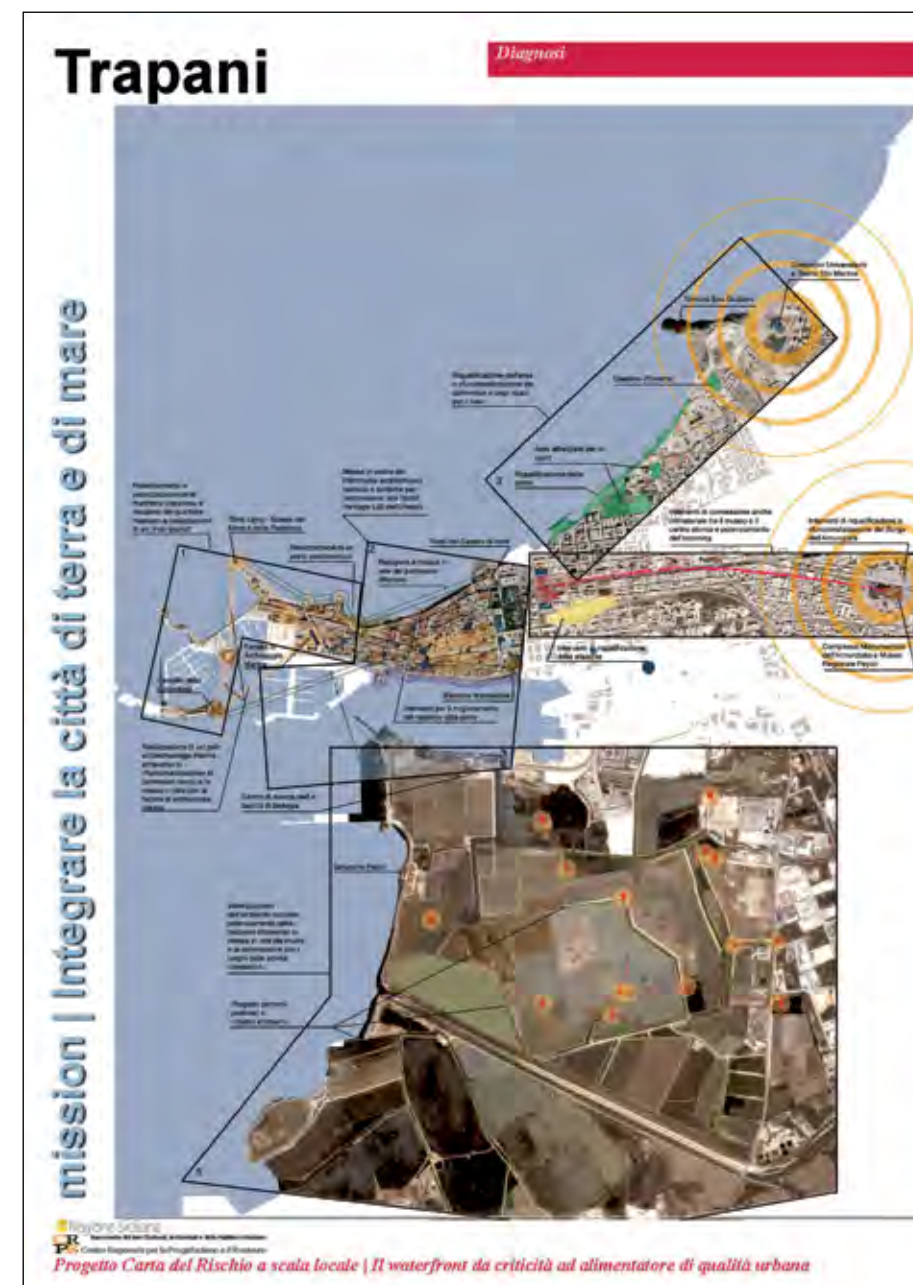


Fig. 5. Progetto di riqualificazione del waterfront di Trapani

Bibliografia di riferimento

- Amin A., Thrift N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino.
- Badami A., Ronsivalle D., a cura di (2008), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne.
- Bauman Z. (2006), *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza.
- Begg I. ed. (2002), *Urban Competitiveness. Policies for Dynamic Cities*, Bristol, Policy Press.
- Bonomi A. (2006), "Geocomunità e piattaforme produttive. Pianificazione urbana e sviluppo socioeconomico nel caso italiano", in *Rassegna*, n. 82.
- Bruttomesso R. a cura di (2006), *Città-Porto*, Catalogo della 10ª Mostra Internazionale di Architettura, Venezia, Marsilio.
- Carta M. (2007), *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, Barcelona, List.
- Carta M. (2009a), *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Milano, Franco Angeli.
- Carta M. (2009b), "Creative City 3.0. New scenarios and projects", in *Mono-graph.it*, Barcelona, List.
- Censis-Scenari Immobiliari (2006), *Waterfront nel mondo e opportunità per l'Italia*, Roma.
- Ciorra P., Marini S., a cura di (2011), *RE-CYCLE. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Milano, Electa.
- Couch C., Fraser C., Percy S. eds. (2003), *Urban Regeneration in Europe*, Oxford, Blackwell.
- Fisher B. et al. (2004), *Remaking the Urban Waterfront*, Washington, Urban Land Institute.
- Landry C. (2000), *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*, London, Earthscan.
- Malanima P. (2005), *Rapporto sulle economie del Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino.
- Marshall R. (2001), *Waterfront in Post-Industrial Cities*, London, Spon Press.
- Monti C., Ronzoni M. R. a cura di (2007), *L'Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA.
- Pricewaterhouse Coopers (2006), *Cities of the Future. Global Competition, Local Leadership*, London, PricewaterhouseCoopers.
- Sloterdijk P. (2006), *Il mondo dentro il capitale*, Roma, Meltemi.
- Urban Age Group (2006), *Towards an Urban Age*, London, Lse.
- Urban Land Institute (2004), *Remaking the Urban Waterfront*, Washington D.C., Uli.



Riorganizzazione dei sistemi portuali e riqualificazione dei waterfront

Rosario Pavia

Due tematiche sono spesso trattate separatamente, mentre in realtà sono strettamente legate: la riorganizzazione dei sistemi portuali e la riqualificazione urbana dei waterfront.

In Italia le città portuali hanno da sempre un ruolo di grande rilievo, da un punto di vista demografico, culturale, produttivo, distributivo. Le maggiori città italiane sono città portuali: da Genova a Napoli e Palermo; da Trieste a Bari e Taranto. Sulla costa si concentra oltre il 50% della popolazione. Il nostro paese ha una geografia e una storia saldamente legata al mare. Oggi questo rapporto si è fortemente ridimensionato. La città si è separata dal porto.

La separazione assume diverse dimensioni. La città non si riconosce nell'economia marittima portuale. Eppure l'economia marittima è un comparto importante, incide per circa il 2,5% sul PIL nazionale, con una produzione di circa 30.000 milioni di euro e un'occupazione di 350.000 addetti.

Le città sono separate dal porto da barriere fisiche e amministrative. Abbiamo due piani, un piano urbanistico e uno portuale, due regimi fondiari, due amministrazioni, due governi, il Comune e l'Autorità portuale. La L. 84/94, che ha riorganizzato la legislazione in materia portuale, ha dato un ruolo diverso al piano portuale, facendone un piano di sviluppo e non solo un programma di opere. In particolare, la legge prevedeva un rapporto di integrazione tra il piano urbanistico e quello portuale attraverso l'istituto dell'intesa, ovvero attraverso una condivisione di obiettivi e di procedure operative. A distanza di 18 anni, possiamo affermare che è prevalso il conflitto piuttosto che l'intesa.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha in questi anni promosso molte iniziative sulla riqualificazione urbana, sui territori snodo, sulle reti di città, sul ruolo strategico dei porti e delle stazioni. Ma occorre fare di più e affrontare in modo integrato e con più determinazione alcuni nodi critici. Da un lato la debolezza della portualità nazionale, perché dobbiamo riconoscere che il sistema non è decollato e che il nostro paese con tutti i suoi porti, al centro del Mediterraneo, non è divenuto una piattaforma logistica per l'Europa. Dall'altro l'assenza in Italia di programmi di riqualificazione delle aree di waterfront, facendone aree strategiche per la riorganizzazione del sistema urbano.

Nel mondo i porti sono motori dello sviluppo, nodi determinanti per lo scambio internazionale delle merci che, è bene ricordarlo, per circa l'80% viaggiano via mare. I porti sono le porte della globalizza-

zione. Nelle città portuali del mondo, i *waterfront* sono grandi centralità urbane.

Per quanto riguarda la portualità nazionale bisogna riconoscere che in realtà i nostri porti non costituiscono un sistema. Non sono in rete, sono numerosi e competono tra loro. Manca un disegno complessivo di governo e di sviluppo. Non c'è una politica nazionale in grado di selezionare e far interagire le realtà portuali più avanzate e collocate strategicamente.

I porti italiani movimentano circa 500 milioni di merci e 10 milioni di contenitori all'anno (in entrata e uscita). Oggi c'è una flessione (per la grave crisi finanziaria economica), ma soprattutto c'è un progressivo calo di competitività (per i costi operativi maggiori e i tempi più lunghi).

Negli anni '90 il sistema era più competitivo. Gioia Tauro era il maggiore porto mediterraneo per il *transshipment*. Oggi non più (c'è Algeciras in Spagna, c'è Tanger-Med in Marocco). È aumentata la competitività dei porti del Nord Europa: Rotterdam, Amburgo, Anversa movimentano circa 20 milioni di contenitori ogni anno. I porti del Nord Europa hanno infrastrutture, reti di connessione, servizi efficienti, sono collocati in aree geografiche in cui sono presenti bacini produttivi e di consumo rilevanti. Un porto come Rotterdam fornisce servizi agli operatori italiani.

Le merci che transitano nei porti italiani non valicano i confini nazionali. È stato calcolato che solo il 5% valica le Alpi. Mancano le infrastrutture, spazi portuali adeguati, le connessioni con le reti terrestri, mancano i valichi, manca una gestione efficiente della logistica e dei servizi.

Da molti anni non ci sono stati interventi significativi nella infrastrutturazione dei porti. Nel contempo il trasporto marittimo delle merci si è evoluto, è cambiato il *transshipment*, ci sono linee dirette tra i porti maggiori e il Far East; sono aumentate le dimensioni delle navi giramondo, ma nel traffico sulla lunga distanza sono utilizzate anche navi di dimensioni inferiori; è aumentato il ruolo delle autostrade del mare e del traffico su navi Ro-Ro e Ro-Pax.

Non ci sono investimenti e interventi sui porti come piattaforme logistiche e non ci sono investimenti e interventi sui *waterfront*.

L'unico *waterfront* realizzato in Italia è quello di Genova. In questi anni abbiamo avuto molti concorsi, molte iniziative ma nessun intervento concreto. Le ragioni dell'assenza di programmi di riqualificazione dei *waterfront* è nota.

I porti italiani sono nel cuore dei sistemi urbani, a ridosso spesso dei centri storici. Non ci sono stati processi di delocalizzazione come nel resto del mondo (Barcellona e Londra sono due casi esemplari). In Italia solo a Genova, a Savona e a Trieste c'è stato un consistente processo di delocalizzazione. Eppure neanche a Trieste c'è stato un intervento organico per la riqualificazione del *waterfront*.

In Italia per recuperare i *waterfront* occorre far convivere la città con il porto. I processi sono possibili, ma più difficili. Il *waterfront* in

Italia è un'area di conflitto di interessi contrastanti. Il risultato è il blocco di iniziative. Il caso della riqualificazione del *waterfront* storico di Napoli il cui progetto definitivo è fermo da anni fa capire molto bene la complessità e la vischiosità della questione.

Un nodo da risolvere è superare la separazione tra piano portuale e piano urbanistico, trovando procedure più agevoli ed efficaci per l'approvazione dei piani. Altro tema da portare all'attenzione è la connessione del porto con il territorio, le reti e i nodi infrastrutturali.

La mancanza di spazi attrezzati nei porti italiani ha promosso un rapporto più organico con le aree retroportuali e gli interporti. Le relazioni tra porti e interporti caratterizzano oggi la riorganizzazione dei territori snodo, tracciandone una nuova geografia.

Genova, Savona, Vado, Voltri si legano agli interporti di Rivalta Scrivia, Orbassano e Novara. Livorno e La Spezia con Prato, Parma e Bologna. Ravenna, Venezia e Trieste con gli interporti di Padova, Verona, Trento, Cervignano. A Sud emergono le relazioni del porto di Napoli e Salerno con Nola e Marcianise. In Puglia sta emergendo il ruolo dell'interporto di Bari. Nelle Marche quello di Jesi. Più difficile è interpretare le relazioni di porti come Taranto e Gioia Tauro. La nuova geografia definisce con più precisione il ruolo dei territori snodi.

La connessione porto e interporto ripropone in termini nuovi il tema dell'*ultimo miglio* e in particolare dell'interconnessione ferroviaria. In Italia le merci movimentate nei porti utilizzano per oltre il 90% il trasporto su gomma. Il trasporto su ferro si è attestato intorno al 9%, mentre in Europa abbiamo un'incidenza media del 17%.

In Italia c'è solo il caso virtuoso di La Spezia che utilizza l'interporto di Santo Stefano Magra. Nel caso di La Spezia l'incidenza del trasporto su ferro è del 27%. Il trasferimento delle merci su ferro è vitale per lo sviluppo sostenibile del trasporto e per la qualità dell'ambiente. Il costo del trasporto su ferro delle merci portuale è oggi molto elevato, più del doppio rispetto a quello praticato in Germania. Costi di movimentazione, rotture di carico, tempi più lunghi, rendono oggi il trasporto ferroviario meno competitivo rispetto a quello su strada (da Genova a Bergamo andata e ritorno, il trasporto di un container costa su ferro 700 euro, contro i 450 su gomma). Occorrono investimenti per le infrastrutture ferroviarie che oggi mancano nei porti, ma anche per una logistica di servizio più efficiente.

Il tema delle interconnessioni tra porto e reti ferroviarie è anche un problema di progettazione urbana. L'*ultimo miglio* è una grande questione di progettazione urbana. Come rendere compatibile queste interconnessioni con la vita della città e la qualità dell'ambiente? E il medesimo problema del *waterfront*.

Riorganizzare le metropoli portuali, rendere competitivi i nostri porti, più attraenti e vivibili i *waterfront*, realizzare concessioni efficienti tra i porti e gli interporti, connettersi ai grandi corridoi transeuropei, significa mettere mano ad una riorganizzazione complessiva del territorio nazionale.

Il sistema dei porti italiani deve guardare contemporaneamente

al Mediterraneo e all'Europa. Ad un Mediterraneo che sta cambiando, ma che resta uno degli spazi più vitali del traffico commerciale mondiale (si pensi al ruolo dello Stretto del Bosforo-Istanbul, al raddoppio di Porto Said sul Canale di Suez, al nuovo porto di Tanger-Med sullo Stretto di Gibilterra). E ad un'Europa che si allontana dal Mediterraneo. Il nostro Paese, per non essere schiacciato da questi due blocchi, deve necessariamente svolgere un ruolo di interconnessione, agganciarsi all'Europa, ma nel contempo svolgere un ruolo di integrazione con il Sud Europa e il Mediterraneo.



Per un approdo strategico. La riqualificazione dei waterfront nelle piccole isole

Michelangelo Savino

Oltre le generalizzazioni

Se si passa in rassegna la vasta letteratura prodotta nel corso di questi ultimi anni sulla questione del *waterfront*, del suo recupero o rigenerazione che dir si voglia (anche se in alcuni casi si dovrebbe parlare piuttosto di "reinvenzione"), sorprendono alcuni aspetti ricorrenti o, sarebbe meglio dire, alcuni limiti nei ragionamenti condotti nel tempo.

Innanzitutto, si parla quasi sempre di porti di città: grandi città, a volte città medie, ma in genere sempre di porti che alle loro spalle hanno un'organizzazione urbana, estesa, consolidata, in qualche modo sviluppata seppure può risultare in declino o in fase di stallo. Anche laddove si sia parlato a lungo di porti delle città delle isole, ci si è riferiti quasi sempre alle grandi isole e ai loro centri maggiori ed anche in questo caso a porti con un'area retroportuale di notevoli dimensioni e ben strutturata.

In questo modo, prestandovi attenzione, c'è una sorta di generalizzazione del tema e di accostamento dei diversi casi; prevale il riscontro di similitudini varie che portano non di rado anche a semplificazioni progettuali quando si passa a discutere delle trasformazioni di questi luoghi.

Nonostante le specificità dei luoghi, le unicità dei casi urbani e le singolarità delle situazioni di contesto, un unico *refrain* accompagna la riflessione, incentrata quasi sempre sul tema del dialogo tra porto e città, tra due funzioni importanti relativamente complementari ma non necessariamente compenstrate, tra due strutture economiche interdipendenti ma non troppo, tra due spazi che possono convivere (come hanno fatto fino ad oggi) seppure separati e non comunicanti. Ed infatti lo sforzo di molti progetti elaborati nel corso di questi anni si è concentrato proprio sulla costruzione di una relazione che nel tempo era andata esaurendosi, semmai fosse esistita; e per rafforzare l'integrazione tra città e porto sono state proposte radicali trasformazioni urbanistiche, la collocazione di funzioni urbane di eccellenza (in grado di rivalorizzare questi luoghi), ambiziosi progetti architettonici che, in molti casi hanno determinato la nascita di nuovi spazi pubblici e di nuove centralità urbane e metropolitane. È risultato facile ipotizzare sinergie (a volte eccezionali) tra pubblico e privato e tra istituzioni, notevoli mobilità di capitali ed investimenti e in molti casi piani e politiche con risvolti profondi anche sulla città e sulla sua struttura economica.

Di questo sono testimonianze, riviste, siti internet, libri e suggestioni televisive.

Riferirsi invece alle realtà portuali delle isole minori, introduce subito degli elementi di forte differenziazione rispetto alle tante realtà esplorate negli anni trascorsi che suggeriscono di procedere ad un ulteriore lavoro di esplorazione, approfondimento e di ricerca progettuale a cui queste note vorrebbero dare un contributo, partendo da alcune riflessioni che richiamano le singolarità di queste diverse realtà territoriali "contratte", nelle quali porto e città appaiono spesso come un'unica entità territoriale indissolubile e per le quali la rigenerazione del *waterfront* assume un carattere particolare così come la riqualificazione sembra poter avere un ruolo molto più ampio e pervasivo di quanto non possa accadere nelle realtà portuali sulle cui il dibattito ci ha abituato a riflettere. Ad essere sintetici, basta dire che è praticamente impossibile che il progetto per i *waterfront* non risulti un progetto "globale", nel caso delle isole minori, per cui non può in alcun modo essere lasciato ad azioni settoriali tantomeno ad un progetto che pur di qualità non faccia riferimento all'intero sistema territoriale insulare e si limiti al *water's edge*.

Innanzitutto una precisazione si rende opportuna. Parlare di "isole minori", se esclude alcune realtà macroterritoriali, in realtà continua ad accomunare situazioni eterogenee e non sempre comparabili, che vanno dalla realtà di Palma de Mallorca a quella di Ajaccio e a quella per alcuni versi non proprio assimilabile di Portoferraio; mette sullo stesso piano contesti particolari come quelli di Krk o Corfù o piuttosto di Lipari e Pantelleria, delle isole greche di Rodi e Creta ma anche le isole sempre greche di Carpathos o Mykonos; e perché ignorare le differenze che segnano le Tremiti o l'Arcipelago Pontino.

Come si vede, si tratta in alcuni casi di territori (ai quali vanno ascritte anche la Corsica, Rodi e Creta) che rappresentano di per sé entità territoriali autonome, in qualche modo autosufficienti, più o meno introverse o comunque dei veri e propri sistemi territoriali complessi per i quali è possibile affermare (nel caso di maltempo, bizzie delle compagnie di navigazione, scioperi aerei, etc., come è accaduto nei mesi scorsi) che «*the continent is cut off*» senza che le comunità locali vengano a soffrirne. Sono isole in cui il porto, pur mantenendo una funzione importante e centrale nella vita della popolazione isolana, rappresenta "uno" dei luoghi eccellenti dell'organizzazione sociale ed economica dell'isola; rappresenta indubbiamente un fulcro importante ma non l'esclusivo baricentro della realtà territoriale. Di conseguenza, la riflessione sulla trasformazione del *waterfront* può essere affrontata (e forse risolta) così come la letteratura degli ultimi anni ha già indicato con dovizia di riflessioni critiche, di indirizzi e linee guida, di suggestioni progettuali.

Al contrario, la dizione di "isole minori" vorrebbe portare subito alla mente quegli ambienti in cui, al di là dei valori paesistico-naturali o storico-architettonici, l'insularità può spesso divenire una condizione estremamente penalizzante soprattutto per le comunità di residen-

ti, per le quali il carattere che assumono le relazioni delle isole con il "resto del mondo" non sono indifferenti per le condizioni ancor prima che sulla qualità della vita per gli abitanti. Le accomuna - più che la loro posizione nella rete del Mediterraneo o la somiglianza geomorfologica, sociale e culturale - il fatto di essere investite a volte con la medesima intensità dal recente sviluppo economico del turismo, della sua incontrollata crescita e dei suoi irreversibili impatti. La reazione a questo processo di sviluppo ma anche di degrado è un ulteriore fattore di differenziazione che registra varietà di risposte che vanno dalla resa incondizionata alla costruzione di un'alternativa sostenibile o piuttosto alla perentoria (e talvolta inefficace) protezione dei siti.

Sono realtà in cui già la collocazione in un sistema geografico non integrato ed equilibrato determina forti differenze; realtà in cui porto, città e isola spesso coincidono (e non solo nel nome) e nelle quali il porto sembra assumere un valore ed un senso differente e le questioni relative al *waterfront* - quando non più propriamente *water's edge* per l'esiguità degli spazi - sembrano assumere un carattere diverso con significative implicazioni progettuali per cui vale la pena dedicarvi una certa attenzione. Qui i porti non "si appoggiano" a sistemi urbani forti ed autonomi; piuttosto porto e città sono realtà talmente integrate che non sussiste la possibilità di narrazioni progettuali in cui una componente prescinda dall'altro. In questi contesti il porto svolge un ruolo diretto ed immediato nella vita delle comunità locali ed impone subito dei ragionamenti diversi e, oserei dire, un differente approccio al tema della riqualificazione. Impone innanzitutto una certa accuratezza nel trattare il tema, mettendo al bando generalizzazioni e banali comparazioni.

Porto e città nelle isole minori. Alcune questioni preliminari, dunque

Stante la premessa fatta, alcune questioni si impongono nel caso delle "isole minori", alle quali vogliono riferirsi queste note.

In primo luogo, vale la pena richiamare alla mente (e considerarlo come un elemento essenziale nella riflessione sulla riqualificazione dei fronti marittimi nelle isole minori) la valenza che il porto assume all'interno di queste collettività e di questi territori, un significato sociale che va al di là spesso del senso comune. È quanto di più vago si possa affermare, ma è percepibile in queste realtà e diventa una componente di cui tener conto nel processo di trasformazione o potenziamento o riqualificazione: si coglie subito che i porti assumono un ruolo quasi che supera la loro mera funzione. Il porto, infatti, è nodo essenziale per le comunicazioni con l'esterno (soprattutto laddove manca l'aeroporto o quest'ultimo riveste un ruolo secondario nell'assicurare la "continuità territoriale"); è centro esclusivo di interscambio, di arrivo e partenza degli abitanti dell'isola; è il punto essenziale per l'approvvigionamento della comunità locale non di rado soggetto alle variabilità meteorologiche e a periodi più o meno lunghi di interruzione; nel caso di piccoli

o grandi arcipelaghi, diventa il luogo di connessione con le altre isole e soprattutto con le comunità residenti, il luogo a cui tutta la popolazione fa riferimento per accedere ai servizi essenziali e di conseguenza rappresenta anche un fattore di aggregazione per la popolazione locale. È un luogo particolare ed esclusivo, in breve è *il luogo* per eccellenza dell'isola e per le isole, non una "piazza sul mare" ma uno spazio pubblico *sui generis*.

La dimensione funzionale del porto e delle aree limitrofe in questi contesti sembra passare in secondo piano rispetto alla dimensione sociale che questa area può investire; qui il carico simbolico (ben oltre l'immagine retorica della "porta") non è solo rilevante ma è dominante. Se esistesse un *genius loci* non potrebbe che risiedere in questo luogo in cui approdare o salpare assumono un forte valore emotivo per chi resta e per chi va o giunge; un luogo dove si consuma il sentimento del distacco come la percezione della lontananza; un luogo che ha sempre una specifica collocazione nelle mappe individuali e nelle pratiche quotidiane della popolazione e nel quale per esempio il turismo non di rado ha portato pesanti effetti di sconvolgimento e di conflitto (e competizione) tra gli utenti (residenti, visitatori, turisti).

Le implicazioni progettuali sono evidenti, per quanti pensano che un progetto non sia solo forma, o non solo funzione ma assuma valenze comunitarie forti e imprescindibili. In questo caso la leggerezza con cui l'intervento deve poter agire con il contesto non solo non è trascurabile ma diventa strategica ed i fattori di contesto a cui un progetto dovrebbe prestare attenzione diventano più numerosi, più complessi ed in alcuni casi impalpabili ma non per questo trascurabili.

Il progetto deve saper non solo inserire ma piuttosto integrare in questo consolidato e strutturato contesto nuovi oggetti e nuove funzioni senza creare alterazioni ad un sistema di relazioni non banali che nel tempo sono andate formandosi e cristallizzandosi. Lo sviluppo del progetto non può prescindere dall'immaginario collettivo e dalla specifica domanda della comunità dell'isola, non può trascurarne desideri, umori e reazioni, deve rispettarne e rappresentarne l'identità, favorire anche un processo di appropriazione da parte della popolazione residente. In breve, non deve saper realizzare solo edifici ma piuttosto relazioni e nuovi sentimenti.

Per questo è rilevante in queste situazioni non lasciarsi andare a quelle che Richard Marshall chiama «*international design clichés*» (Marshall, 2001, p. 6) e che già Harvey stigmatizzava parlando della realizzazione nei *waterfront* di mere "festival city" che tradiscono – come già spesso accaduto – non solo un disinteresse per la realtà locale ma anche una vera mistificazione dell'identità e dei sentimenti locali, tradendo quel «*processo di rivisitazione e mistificazione che spesso svuota [questi luoghi] del loro carattere identitario, del legame con le tradizioni locali, promuovendo un'immagine artificiosa e non corrispondente al reale*» (Galdini, 2011, p. 110).

La seconda questione è legata alle funzioni che possono concretamente essere attribuite a questi luoghi senza specializzare troppo aree

che sono nate e si sono sviluppate per essere miste, ibride, segnate da commistione di usi e di pratiche, e che in qualche modo hanno mantenuto questa connotazione, almeno fino quando il potenziamento infrastrutturale, le necessità di sicurezza o l'imposizione di nuove funzioni non hanno alterato il sistema. Anche qui, spesso, si è assistito alla specializzazione delle aree portuali, alla chiusura e separazione, all'ampliamento dei recessi interdetti per assolvere alle diverse funzioni di approvvigionamento dell'isola (dall'acqua ai carburanti, in alcune realtà anche i rifiuti, per esempio) o a fornire servizi sempre più specializzati con impianti specifici (che sia per i traghetti che portano turisti e veicoli o piuttosto le navi da crociera che vi fanno tappa). Ed è stato evidente come il porto abbia perso alcuni dei caratteri che lo hanno contraddistinto nel passato ma soprattutto abbia visto rompersi quelle forme di connessione e di compenetrazione che ha avuto sempre con il sistema insediativo contiguo: sono numerosi i casi in cui non solo è emersa la competizione per lo spazio fisico, ma anche il progressivo degrado del porto e del tessuto urbano più prossimo alle banchine. Nelle piccole isole, il porto (anche laddove le funzioni tecniche o il sistema infrastrutturale possono averlo occupato o degradato) assume le funzioni di *spazio pubblico* per eccellenza, di passeggiata e di plateatico, di piazza e mercato, di concentrazione delle funzioni più disparate, terziarie, commerciali, ricettive, ma anche residenziali e ludiche; la vicinanza o la distanza dal porto o le condizioni di accessibilità al porto differenziano i valori (e non solo quelli economici) dello spazio dell'isola. Tutto concorre a fare del porto la massima ed esclusiva polarità dell'isola.

Se poi - come spesso accade - in quell'area proprio per il suo ruolo nel corso del tempo, insistono le testimonianze storiche dell'isola, le sue stratificazioni architettoniche, le tracce lasciate dai secoli, qualunque accostamento o inserimento allora diventa problematico perché si impone in una narrazione che non ammette interruzioni o stonature, ma impone un'obbligatoria armonizzazione. Una condizione di questo tipo si trasforma in un fattore vincolante per qualunque progetto di trasformazione; ogni inserimento edilizio condiziona ed altera fortemente la natura del luogo, così come la specializzazione funzionale può deprimerne il ruolo o piuttosto la congestione può svilirne il significato.

Di conseguenza, anche il semplice potenziamento infrastrutturale (se dovesse comportare una maggiore specializzazione delle attrezzature ed una contrazione dello spazio pubblico ed accessibile), una semplice ottimizzazione funzionale (se non trovasse un perfetto equilibrio tra le attività presenti), ma soprattutto se la natura, forma e qualità del progetto di trasformazione non riuscissero a coniugare correttamente le funzioni con i valori dei luoghi metterebbero a repentaglio il senso ed il ruolo del *waterfront* insulare.

La riqualificazione - indicano molte realizzazioni degli anni passati - non può non consistere in un'operazione che abbia come obiettivo anche la costruzione degli impianti portuali ma un'azione di ridefinizione urbanistica ed architettonica ampia, estesa, integrata che sappia rispondere alle necessità del porto ma anche alle domande della collet-

tività per una maggiore funzionalità e qualità del sistema urbano nel suo complesso (Bonachia Sanchez, 2006).

Il progetto di intervento, quindi, non dovrebbe mai privilegiare o lasciar prevalere dei connotati di esclusiva specializzazione funzionale. Questo appare alquanto difficile nella realtà, soprattutto perché le funzioni infrastrutturali tendono ad acquisire sempre maggior spazi, sempre più specializzati e introversi (così come nuove tecniche logistiche e o gli stessi accorgimenti per la sicurezza impongono) così come la ristrutturazione degli scali portuali (sulla scia di quanto accaduto negli aeroporti e nelle stazioni) tende ad introdurre nei luoghi attività nuove (soprattutto commerciali) spesso avulse al movimento e al trasporto. La costruzione attenta del sistema di funzioni e l'integrazione (ben oltre gli slogan) tra di esse e il contesto diventano strategiche, allora, ed il progetto di riqualificazione del *waterfront* si risolve in una generale ed estesa azione di riorganizzazione e miglioramento di tutto il sistema insulare e non solo della città-porto o del solo porto. In questi casi il progetto non può prescindere dal trovare una equilibrata relazione con il contesto che deve solo poter migliorare le relazioni del porto con la città e con il resto dell'isola (cfr. Lingua, 2011) non stravolgerle e al limite distruggerle. E qui l'affermazione va ben oltre la retorica del caso.

Questo ultimo appunto ci introduce immediatamente alla terza questione preliminare che non può non riguardare la scala dell'intervento. Ho avuto già modo di accennarne (cfr. Savino, 2010), bisogna però ammettere che nelle piccole isole il tema della scala progettuale propone qualche ulteriore elemento di complessità, non solo per la stretta integrazione di cui abbiamo già detto tra porto e città o tra porto ed isola, ma soprattutto perché il mancato rispetto della scala e della dimensione possono diventare elementi di snaturamento del contesto, di frattura dell'organizzazione complessiva, di innesco di un processo di degrado irrimediabile.

E quanto potrebbe accadere con il potenziamento delle opere infrastrutturali che si scontra spesso con problemi di tutela del paesaggio come di salvaguardia del patrimonio storico e architettonico perché non di rado le attrezzature di cui si sente il bisogno (anche in risposta agli avanzamenti tecnologici e agli standard di efficienza e sicurezza) si oppongono alla fragilità dei siti naturali in cui molto di frequente giacciono centri e porti o contendono spazio a tessuti e strutture insediative poco flessibili e adattabili alle nuove esigenze.

Ed è quanto accade nel momento in cui "i numeri" tendono a crescere: che siano le esigenze di spostamento e mobilità della popolazione isolana che tende a differenziarsi sempre meno nella domanda e nei comportamenti dalla popolazione "del continente"; le quantità di merci richieste per l'approvvigionamento delle isole che ormai non producono più nulla che possa risultare sufficiente al consumo interno; che siano i flussi turistici che in alta stagione tendono a raggiungere queste realtà ormai inserite nei circuiti turistici globali, il cui incremento schiaccia (è il caso di dirlo) la comunità locale. La gestione di questi numeri si traduce spesso nella riorganizzazione complessiva del sistema

infrastrutturale dell'isola, il sovvertimento delle reti tradizionali di accessibilità, la ridefinizione dei sistemi di accoglienza con diretti impatti sul tessuto urbano e sugli insediamenti isolani, quando non è la creazione di grandi complessi architettonici portuali le cui dimensioni (ricercate, così come le forme inconsuete ed originali, per creare dei segni forti) marcano profondamente l'immagine del porto, della città e dell'isola.

La scala dovrebbe costituire un fattore determinante e selettivo nei progetti, un sistema di controllo dei processi di trasformazione degli approdi nelle isole minori, ma anche una forma di tutela dei valori ambientali, paesistici, architettonici nonché dei caratteri distintivi delle isole, così che le nuove realizzazioni non stravolgano quel delicato equilibrio che sempre ha caratterizzato le città porto dell'isola, cresciuti insieme in una relazione simbiotica e che solo la dimensione dei fenomeni contemporanei sta progressivamente rompendo.

Ulteriori implicazioni progettuali: da scalo a palcoscenico

Potrà essere sembrato banale puntualizzare alcune particolarità del caso, ma in realtà le trasformazioni intercorse negli ultimi anni mostrano come in molti interventi né il senso dei luoghi, né le funzioni e le relazioni, tantomeno la scala sembrano essere state tenute nella debita considerazione. È evidente ogniqualvolta si denunciano le profonde trasformazioni subite da questi conclusi sistemi territoriali e da queste comunità locali di "debole consistenza", da questi ambienti paesistico-naturali non sufficientemente resilienti di fronte agli impatti che la modernizzazione ha prodotto.

Non è avvenuto, quando in molti casi sono stati potenziate le attrezzature portuali soprattutto per aumentarne la capacità. In questo caso, per quanto reso problematico dalle necessità di approvvigionamento dell'isola, si è assistito ad una competizione per gli spazi (quasi sempre con l'interdizione di aree un tempo aperte ed accessibili, che non sempre è stato compensato da un miglioramento dell'accessibilità e della mobilità nelle isole, tenendo conto che un incremento del traffico portuale si traduce spesso in un incremento degli impatti - in mezzi e passeggeri - che non sempre l'isola riesce a sopportare). I moderni standard di comfort nonché di efficienza tecnologica e di sicurezza, di stoccaggio delle merci spingono ad una maggiore separazione tra le aree portuali, il tessuto urbano e il resto dell'isola, a detrimento di quelle relazioni di integrazione di cui accennavamo. Questo è ancor più evidente se il porto svolge le funzioni di *hub* di tutto il sistema di connessioni e dei trasporti dell'isola e dell'eventuale arcipelago: in questo caso città/isola e porto sembrano entrare in conflitto piuttosto che convivere sinergicamente. Non è un caso che in molte realtà si sia cercato di spostare (e non solo per carenza di superfici) lo scalo dal sito storico ad altre località dell'isola sovvertendo un sistema insediativo consolidato, spingendo a privilegiare le relazioni porto-isola piuttosto che le relazioni porto-città, dando priorità agli aspetti di accessibilità, funzionalità ed

efficienza tralasciando la qualità architettonica e l'organizzazione urbanistica, senza una soluzione dei problemi di concentrazione (di impianti portuali e funzioni urbane legate all'approdo) e sovrapposizione (con le funzioni urbane di spazio pubblico e luogo di aggregazione).

La modernizzazione dei porti nelle piccole isole, da tempo si è dunque trasformata in un dilemma che solo in parte la riqualificazione del *waterfront* come viene generalmente intesa (con la costruzione di nuove attrezzature miste – urbano-portuali, potremmo dire – e la realizzazione di passeggiate o piazze) sembra poter risolvere. D'altro canto, la questione si è spesso posta in risposta all'incremento dei flussi di visitatori e ad una svolta decisiva di molte economie insulari al turismo che proprio per la loro novità hanno imposto un cambiamento radicale delle organizzazioni dei *waterfront* nelle isole. Se ne è già parlato: è il numero dei mezzi che attraccano o salpano dagli scali insulari, sono i flussi di merci e passeggeri che hanno in prima istanza imposto il potenziamento delle attrezzature portuali, delle infrastrutture stradali, dei parcheggi e delle aree di sosta; quindi la creazione di edifici che possano accogliere vari servizi ed attività destinati ai nuovi flussi, che suggeriscono la creazione di vere e proprie stazioni marittime (mentre un tempo era la stessa città portuale con le sue banchine e i suoi edifici prospicienti a fungere da luogo di accoglienza); ma è soprattutto la qualità dei visitatori che giungono nelle isole che ha cambiato ruolo e senso dei *waterfront*.

Gli studi sul settore turistico da tempo indicano come sia necessario distinguere le diverse tipologie di visitatori, non per amore di tassonomia ma perché in questo settore la domanda espressa dalle singole tipologie (che evolvono con estrema velocità anche in seguito a mode e modi diversi di intendere) non solo esprimono modi diversi di vivere la realtà delle isole (o delle località turistiche in genere), quanto per le forti implicazioni che hanno sulle economie locali. Così non è banale scoprire quali siano le quote di *turisti stanziali* “residenti” o piuttosto di *turisti stanziali* “temporanei” (visitatori che posseggono abitazioni nelle isole ma che si differenziano per il tempo che trascorrono nell'isola, in un caso come dei regolari residenti per lunghi periodi condividendone vantaggi e disagi, e quelli che invece si trattengono solo per i periodi di vacanza); quanti i *visitatori tradizionali* che vi si trattengono per le loro vacanze o piuttosto i noti *turisti escursionisti* i cosiddetti “mordi e fuggi” la cui visita nelle isole minori può durare poche ore o qualche giorno: in tutti i casi, i benefici alle economie locali e gli impatti sull'ambiente e sulle comunità locali sono differenti e, a mano a mano che i numeri dei flussi aumentano, crescono significativamente – e spesso irreversibilmente – le pressioni sull'ambiente. La *carrying capacity* (come le risorse di approvvigionamento, in primis l'acqua potabile) di questi sistemi territoriali risulta fortemente stressata e si rende sempre più necessario trovare nuove forme compatibili di fruizione dei beni comuni che le isole minori rappresentano.

A queste forme di turismo si sono aggiunti di recente anche i *crocieristi* e i *diportisti*, tipi nuovi ma altrettanto confliggenti di visitatori. Si discute da tempo dei costi e dei relativi benefici di queste forme di turi-

smo: per quanti ne sostengono i vantaggi che ne possono derivare (per la fama e pubblicità che faranno di luoghi visitati - ogni crocierista potrebbe essere un potenziale visitatore “di ritorno”-; per il danaro speso sulle isole per eventuali acquisti o per i servizi o le attrezzature utilizzate; per la possibilità di ampliare la stagionalità turistica) altrettanti tendono ad evidenziare gli impatti ambientali che le grandi navi possono determinare (innanzitutto per l'adeguamento degli scali; per i numeri di visitatori trasportati; per le irrilevanti entrate economiche che garantirebbero e così via). L'argomento suscita violente polemiche (Testa, 2011), incerti giudizi (Triay Llopis, 2009), al momento insufficienti valutazioni per potere stimare con esattezza la portata del fenomeno che soprattutto nel Mediterraneo risulta in forte crescita e sembra voler coinvolgere nelle rotte tutti i luoghi di maggior fascino ed attrattività (tra cui molte delle isole minori). Se le grandi navi suscitano dibattito nelle grandi città e nei grandi porti, è facile immaginare il peso che la questione assume nelle realtà insulari e non solo per i possibili costi ambientali quanto per la spinta che darebbero (nel bene e nel male) alla riorganizzazione generale di intere economie isolane, spingendoli a votarsi risolutivamente al turismo.

Non meno dirompente è il tema del diportismo: un turismo diverso, elitario (di crescente popolarità) ma sempre più diffuso ed apprezzato che ha proprio nelle isole minori (e soprattutto in quelle di più difficile accessibilità e di maggiore fascino paesistico-naturalistico) uno dei suoi elementi di attrattività ed esclusività. Ne è testimonianza non solo la crescita della nautica da diporto ma le richieste sempre più frequenti di attrezzare le coste mediterranee di porticcioli e approdi. Non mancano, parimenti, sostenitori dei vantaggi economici che ne deriverebbero (un'ulteriore leva per la crescita delle presenze nelle località turistiche e di un turismo di alta qualità se non d'*élite*) e i detrattori (che ne indicano gli elevati costi contrapposti agli scarsi benefici di una presenza spesso prova di ricadute), nella più totale assenza di studi e rilevazioni per poterne valutare concretamente le conseguenze (cfr. Italianostra, 2010). E non manca qualche autore che si sia interrogato (cfr. Acosta Hernández, 2005) sui pro ed i contro del diportismo: da un lato la possibilità di riuso degli spazi portuali divenuti obsoleti per altri usi, la possibilità di attrezzare aree portuali permettendo che queste restino accessibili ed aperte alla città; il sostegno ad attività economiche connesse, come luoghi di approvvigionamento, attività commerciali nautico-diportistiche, piccole officine, rimessaggio nel rispetto delle tradizioni delle aree portuali minori, oltre a contribuire a rendere il fronte marittimo più attraente e “tipico”; dall'altro i rischi di conflitto con il traffico marittimo e quindi problemi di sicurezza degli approdi; rischi di attività illecite, inquinamento ed impatti ambientali prodotti dalla costruzione dei nuovi scali e dalla concentrazione di imbarcazioni che ospiterebbero turisti che solo marginalmente contribuirebbero alle economie dell'isola. Quello che sembra più preoccupare, in realtà, al di là dei tangibili effetti, è la tendenza in molte regioni italiane, per esempio, ad un'ampia previsione di porticcioli, scali ed approdi senza un reale processo di pianificazione e di valutazione degli impatti

ambientali, a fronte di una frammentazione dei soggetti istituzionali e delle competenze amministrative (Gastaldi, 2007; Russo, 2010).

Il turismo - nelle isole minori in particolare - spinge - più di ogni altro settore economico - ad aperti scontri tra supposti benefici e certi guadagni, tra costi collettivi e costi economici, tra aspettative e reali conseguimenti, tra amministrazioni, interessi comunitari e interessi particolari, tra operatori economici ed attori istituzionali, i quali ognuno con la forza delle proprie retoriche cerca di vincere l'ardua competizione che si determinano in questi contesti. È questa tendenza "drammatica" che spinge ad auspicare ed invocare con sempre maggiore forza *"un turismo a misura di luogo"* (Italianostra, 2010).

È evidente come anche gli aspetti contraddittori delle varie attività che potrebbero interessare i porti nelle isole minori si traducono in un livello della complessità della progettazione dei *waterfront* e diventano plausibili le perplessità che stazioni marittime dedicate alle grandi crociere o la localizzazione di porticcioli o loro ampliamenti lungo le coste abbiano suscitato, nonostante siano stati presentati come opportunità di sviluppo ed occasione di riqualificazione.

La possibilità di accogliere le grandi navi, infatti, ha spinto a riflettere sulle capacità delle infrastrutture portuali e sulla necessità di adeguamento delle attrezzature, così come di completare e ridisegnare nuovi prospetti marittimi per rendere questi approdi più accoglienti e attrattivi. Molti dei progetti - di indubbia qualità - sembrano però incappare alcune volte nell'errore paventato da alcuni osservatori di puntare alla realizzazione di veri e propri "palcoscenici urbani" (Galdini, 2011), una sorta di artificializzazione dello spazio del *waterfront* a dimensione e mero consumo del turista e che ben si sposa anche ad una sorta di platealizzazione delle politiche urbane.

Molti progetti infatti presentano soluzioni che se da un lato cercano di coniugare efficienza, funzionalità, accoglienza, rapidità delle operazioni portuali alla qualità ricercata di edifici dall'altro, nelle ricerche delle sue architetture sembrano dimenticare le comunità locali ed i contesti specifici per rivolgersi ad un utente particolare per quanto di passaggio: lo denuncia l'intenzionalità scenografica di molti dei singolarissimi edifici realizzati sui *waterfront*, pensati come spazi di uso temporaneo, per cui eccezionali e fantasmagorici spesso fuori scala con i contesti ma in armonia con la dimensione attesa dal turista (ibidem, 2011, p. 22 e 83), quasi sempre esclusivi nei loro usi e poco integrati con il tessuto e l'organizzazione urbana che lo ospita.

Non sembra che le rigenerazioni recenti di molti *waterfront* insulari abbiano quindi tenuto in debito conto la natura e le esigenze delle isole minori, ma si siano mostrati funzionali piuttosto alla crescita del turismo e alla costruzione di un immaginario consumistico in cui la dimensione dell'isola minore è sempre più evocata perché folkloristica e suggestiva piuttosto che venire considerata e protetta come un valore sociale, economico e culturale irriproducibile.

Per riassumere, per un approdo strategico

Per quanto lo si voglia demonizzare, però, non è possibile negare che il turismo rappresenti comunque un fattore di sviluppo non trascurabile per molti contesti. Per molte realtà insulari, l'attuale condizione non permette in alcun modo un romantico ritorno alle condizioni primigenie e se guardiamo molti di questi settori produttivi locali e tradizionali siamo in molti casi ai limiti della sussistenza dal punto di vista dei redditi o in caso di produzioni pregiate e redditizie a quantità tali da non poter costituire in alcun modo una voce portante (ma solo complementare) delle economie locali. Il turismo ha avuto il pregio in molte isole di offrire una nuova opportunità di crescita, di svelarne le potenzialità e di porsi come un nuovo motore potente e travolgente di espansione economica e di rinascita, se non fosse per i suoi contraddittori effetti. La soluzione resta quindi favorirne il progresso ma previo un deciso controllo, indirizzandolo e contenendolo laddove i suoi impatti appaiono presto incompatibili se non devastanti; opponendogli un ferma intenzionalità politica ed amministrativa e soprattutto una visione chiara degli assetti e degli scenari di sviluppo per la realtà insulare. E questa visione non si può non basare sulla conoscenza specifica dei caratteri locali, delle potenzialità come dei condizionamenti geografici, sociali, economici e culturali, ma soprattutto usando questi come fattori di indirizzo delle trasformazioni.

Solo in questo modo possono trovare anche buona accoglienza alcune delle indicazioni suggerite precedentemente: per una reale integrazione dei progetti nella realtà locale e nella comunità locale; per un rigetto di una omologante e banalizzante specializzazione funzionale che spezzi le relazioni tra porto, città ed isola prodottasi nei secoli; per una corretta scala con cui i progetti devono saper trasformare gli insediamenti e l'organizzazione sociale ed economica delle isole; saper diventare elemento di controllo degli effetti prodotti dalle nuove economie globali; divenire una strategia di esaltazione delle identità e delle valenze locali, piuttosto che mistificarle per adottare un linguaggio scenografico improntato alle logiche del consumo.

Non sarà facile, ma indubbiamente la sostenibilità e la sfida per un diverso futuro passano da alcuni di questi presupposti e spingono per una progettualità diversa se non migliore di quella che abbiamo offerto nel corso degli ultimi anni, anche sui *waterfront*.

Ai margini della riflessione. Il "Mediterraneo" esiste per davvero?

L'occasione che ha stimolato queste riflessioni offre l'opportunità per affrontare anche un altro tema che dovrebbe rientrare a pieno titolo in un progetto di integrazione e cooperazione internazionale. È la questione che viene spesso riassunta in modo più che allusivo con il termine "Mediterraneo", qualcosa di molto di più - e da molto tempo - di un semplice e riconosciuto spazio geografico.

Il Mediterraneo viene spesso invocato come spazio comune di scambio e relazione e matrice culturale comune; viene evocato come quadro di interazione e sinergia tra popoli e nazioni differenti, soprattutto di obiettivo strategico per un riequilibrio continentale. Sarebbe la nuova dimensione di riferimento in cui luoghi e comunità possano trovare diversa collocazione e l'energica risposta alla marginalità da molti paesi e molte realtà territoriali sofferta nell'attuale assetto delle forze e degli interessi economici e sociali continentali: in sintesi, una specifica identità in cui riconoscersi ma soprattutto nella quale trovare nuove indicazioni per l'azione e lo sviluppo.

Oltre la suggestione braudeliana, oltre ai richiami romantici di Matvejevic, sussiste davvero un concreto spazio mediterraneo come luogo di comunione e collaborazione?

Può sembrare un sofisma se non fosse che, nonostante i tanti propositi nazionali e comunitari, la dimensione mediterranea sembra far fatica ad affermarsi e divenire un efficace *framework* per politiche nazionali e regionali. Nonostante le tante energie profuse, infatti, non sembra essersi ancora prodotta un'effettiva rete tra paesi e regioni del Mediterraneo capace di opporre una specifica strategia contro gli equilibri ormai determinatisi nel nostro continente, e quindi un bilanciamento tra Nord e Sud. Sembra non essersi ancora prodotta una diversa alleanza orizzontale che potesse in qualche modo costituire un'alternativa anche solo culturale all'attuale distribuzione delle forze o elaborare un'opportunità di sviluppo e valorizzazione che strappi le regioni mediterranee alla marginalità a cui sembrano ineluttabilmente costrette. E l'attuale crisi economica sembra aver accentuato le differenze e le disparità.

E allora, partendo dalle "isole minori", proprio ragionando innanzitutto dei loro caratteri e delle loro specificità (da tutelare), ricercando le corrette vie per garantirne lo sviluppo ma senza produrre alterazioni e omologamenti e senza applicare ricette ritenute universali (che universali, ormai è evidente, non sono e non possono esserlo) ma piuttosto sforzandosi nell'individuazione di una propria via, sarà possibile costruire quella logica con la quale sarà altrettanto possibile dopo definire i caratteri di quello scenario mediterraneo a cui dovremo tendere.

Forse, riflettendo sulla fragilità di questi luoghi e sulle azioni necessarie al loro sviluppo o piuttosto sul modo spesso poco attento con cui si agisce su questi contesti senza prestare debita attenzione alle specificità dei luoghi e conformando questi territori alle altre realtà urbane con *waterfront*, sarà possibile elaborare strategie diverse in cui attori e comunità potranno trovare una diversa ed alternativa composizione dei propri interessi, un'alternativa percorribile forse alle dominanti logiche del mercato e del consumismo.

Attraverso il riconoscimento dei caratteri di queste piccole - ma non per questo non significative - realtà territoriali, forse saremo in grado di sviluppare la capacità di riconoscere i valori fondanti di questa peculiarità mediterranea, gli elementi comuni da salvaguardare e le singole qualità dei luoghi che vanno valorizzate e protette contro qualsiasi forma di omologazione o banalizzazione. In questa nuova cultu-

ra "per il Mediterraneo" dovrebbe prendere forma anche un diverso approccio per la tutela dei paesaggi e dei luoghi che dovrebbe dare adito a ad una serie di prescrizioni di pratiche e comportamenti come di indicazioni guida per gli interventi che garantiscano che quei valori di identità e comunanza che la parola "Mediterraneo" implica siano i veri elementi ispiratori dei processi di rigenerazione dei centri urbani e dei sistemi territoriali nelle isole minori.

Bibliografia di riferimento

- Acosta Hernández M. (2005), "Los puertos de Tenerife, protagonistas en el desarrollo de la actividad náutico-deportiva", *Portus*, n. 9, pp. 40-45.
- Bonachia Sanchez S. (2006), "Rehabilitación de los Almacenes en el Muelle de Ribera, Puerto de Santa Cruz de Tenerife", *Portus*, n. 12, pp. 34-39.
- Galdini R. (2011), *Palcoscenici urbani. Il turista contemporaneo e le sue architetture*, Napoli, Liguori.
- Gastaldi F. (2007), "La pianificazione costiera in Liguria", in Venosa M. (a cura di), *Progettare la costa. Temi ed esperienze per l'euroregione adriatica*, Reggio Emilia, Diabasis, pp. 73-85.
- Italianostra (2010), Dossier "Le coste sensibili", *Bollettino Italianostra*, n. 455.
- Lingua V. (2011), "Arcipelago Mediterraneo: i porti delle isole tra competitività globale e strategie di valorizzazione dei sistemi città/porto locali", in *Atti della X Conferenza SIU*, Torino.
- Marshall R. (2001), "Contemporary urbanspace-making at the water's edge", in Id. (ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*, London, Spon Press, pp.3-14.
- Russo M. (2010), "Napoli e la sua costa. Contraddizioni di un territorio duale", in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Milano, FrancoAngeli, pp. 145-169.
- Savino M. (2010), "Città e waterfront tra piani, progetti, politiche ed immancabili retoriche", in Id. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Milano, FrancoAngeli, pp. 36-69.
- Triay F. (2001), "La reordenación del Puerto de Palma de Mallorca", *Portus*, n. 2, pp. 48-55.
- Triay Llopis F. (2009), "Un destino de cruceros consolidado", *Portus*, n. 17, pp. 28-33.

Precisazione metodologica

Il riferimento alla “ultima frontiera della rigenerazione urbana”, applicata nello specifico al *waterfront*, impone, a mio parere, una precisazione metodologica. L’immagine particolarmente suggestiva della frontiera assume infatti nello sviluppo delle nostre analisi un doppio significato. Da una parte, esiste ad oggi, evidente e conclamato, il conflitto (più volte richiamato) città/porto delle isole, ovverosia una netta separazione di funzioni, di usi, di soluzioni edilizie rivolte ai rispettivi ambiti di vita e di lavoro, la cui adozione si è stratificata storicamente in sincronia con il graduale mutamento delle necessità economiche, sociali e politiche. La scommessa di progettare uno scenario urbano/portuale unico, strettamente correlato a scenari complessivi della pianificazione urbana e territoriale e in grado di reggere alle nuove dinamiche di sviluppo, è quanto meno affascinante, oltre che complesso. Ed è questo, per eccellenza, campo di indagine, studio e riflessione da parte degli urbanisti.

Dall’altra parte la frontiera assume soprattutto un valore di tipo immateriale, ovverosia culturale e psicologico, con inevitabili implicazioni di carattere sociale ed economico. A tale proposito la sensazione è di viaggiare costantemente sul filo di un rasoio: il rischio di approcciare il tema proposto ricorrendo a stereotipi di pura facciata o ad evocazioni esclusivamente e talmente teoriche da risultare, alla fine, evanescenti, è tutt’altro che astratto.

Ogni sforzo deve essere quindi indirizzato a “concretizzare” quanto più possibile ogni tentativo di indagine, con la determinazione derivante dalla consapevolezza di essere alla vigilia di una trasformazione profonda negli indirizzi concettuali e operativi finora assunti dalle politiche comunitarie. Trasformazione profonda e radicale, che sarebbe impossibile rappresentare in questa sede in modo efficace e di cui qui vorrei sottolineare uno degli elementi a mio parere più significativi, ovverosia l’accoglimento “concreto” e non solo teorico da parte delle Istituzioni comunitarie della valorizzazione del criterio geografico nella attuazione degli assetti strategici fissati nella programmazione 2014-2020. Cito a tale proposito le parole di José Manuel Barroso (31 gennaio 2011 al V Forum sulla coesione a Bruxelles): «*La crescita e lo sviluppo sono ripartite tra le regioni d’Europa in modo squilibrato. La geografia gioca un ruolo essenziale nel momento in cui si definiscono le*

strategie di sviluppo regionale trasversale tra politiche e amministrazioni». In altri termini viene definito il principio (ovvio e/o banale quanto si vuole, ma che a livello politico europeo ha incontrato finora enormi difficoltà di concretizzazione coerente), secondo il quale l'approccio territoriale (geografico) diventa indispensabile nel definire i bisogni e mettere in risalto le potenzialità di un territorio. Tutto ciò si sta concretizzando nella politica comunitaria di coesione fondata sul paradigma così detto place-based, ossia incentrato sul rispetto della dimensione territoriale e sulla considerazione delle specificità territoriali quali fattori determinanti per la ricerca di politiche, e quindi di soluzioni, più specifiche ed integrate.

Considero tale premessa fondamentale nell'approcciare il tema delle strategie di sviluppo socio-economico per Portoferraio o, più correttamente, per l'intero sistema insulare toscano alla luce degli obiettivi fissati da Europa 2020.

Il quadro generale impone che nel prossimo decennio l'Europa sappia e possa garantire un'economia basata sulla crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva¹, prodotto del passaggio da una società della conoscenza ad una società dell'innovazione². Ciò dovrà avvenire partendo dalla definizione che a partire dal 2005 (Manuale di Oslo) si è saputo dare del concetto "innovazione", adattandola in modo più adeguato alla realtà economica dei nostri tempi, in cui la componente immateriale è diventata predominante su quella materiale, ovverosia estendendone il concetto agli aspetti culturali e psicologici e soprattutto considerando il capitale umano, nel binomio inscindibile innovazione-educazione, uno dei fattori più influenti sui processi di innovazione. Lo sviluppo di una comunità è strettamente correlato alla voglia di crescere; di conseguenza se si persegue l'innovazione come costante non episodica, occorre plasmare una comunità in cui capacità e motivazioni non siano aspetti secondari, ma divengano, anzi, valori principali di riferimento.

¹ La crescita intelligente presuppone di sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione; la crescita sostenibile si fonda su un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva; quella inclusiva prevede alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

² Il rinnovato processo strategico prevede che per il 2020 si raggiungano 5 obiettivi principali:

- occupazione : innalzare almeno al 75% il tasso di occupazione delle persone di età compresa tra 20 e 64 anni;
- ricerca e innovazione : investire il 3% del PIL dell'UE in R&S e definire un nuovo indicatore per seguire i progressi in materia di innovazioni;
- cambiamento climatico ed energia: raggiungere i traguardi "20/20/20" (compreso un incremento del 30% della riduzione delle emissioni se le condizioni lo permettono);
- istruzione: ridurre il tasso di abbandono scolastico al 10% e portare almeno al 40% la quota dei giovani tra i 30 ed i 34 anni in possesso di diploma universitario;
- lotta contro la povertà: ridurre del 25% il numero di europei che vivono al di sotto delle soglie di povertà.

Tornando velocemente alla nostra premessa, non si deve dimenticare che il compito principale che il *Trattato dell'Unione* assegna alla politica di coesione (cioè ai Fondi Strutturali e al Fondo di Coesione) è quello di "promuovere un generale sviluppo armonioso". Con questa espressione vengono sintetizzati due obiettivi generali delineati negli articoli introduttivi: da una parte quelli di efficienza e crescita (economici) e dall'altra di equità (sociali). In particolare, il compito si concretizza nel «ridurre il divario di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite» e, fra queste, un particolare riferimento viene fatto alle isole e alle zone rurali. In questo obiettivo quindi, sono contenute tanto la dimensione di efficienza³, quanto quella di equità dello sviluppo⁴.

Come si concretizzano queste premesse in un sistema insulare?

Nel corso degli *Open Days 2011* (9th European Week of Regions and Cities), che si sono svolti a Bruxelles il 10-13 ottobre 2011, un appuntamento specifico è stato dedicato al contesto insulare⁵. È stato riaffermato in tale sede che le isole costituiscono "luoghi speciali" per la loro unicità, tanto rispetto alla terraferma, quanto rispetto a ciascuna di esse. Tali caratteristiche esaltano lo straordinario valore ambientale, culturale, economico, sociale ed umano che costituisce una naturale attrazione per i turisti ma anche una sfida speciale rispetto alla sostenibilità con il problema dei servizi, dei trasporti e della pari dignità dei loro abitanti rispetto a quelli delle realtà continentali.

In generale tutte le regioni insulari dell'Unione europea, malgrado le grandi diversità, devono affrontare tutte, a livelli diversi, le stesse problematiche di carattere permanente (vedi i numerosi pareri dedicati al tema da parte del Comitato Economico e Sociale della Comunità Europea⁶).

Inoltre, il parere adottato il 10/07/08 dal CESE e lo specifico studio avviato da ESPON nel quadro del First Action Program (AP1) per l'implementazione dell'Agenda Territoriale della UE, chiariscono poi come le caratteristiche principali delle isole - dimensione ridotta, lontananza e isolamento - non siano compatibili con i principi di attrattività previsti dai modelli di sviluppo dominanti.

Rispetto al passato, detti modelli ritengono che accanto ai fattori *hard*, quale capitale umano, risorse naturali e infrastrutture, anche

³ A tutte le regioni europee deve essere data l'opportunità di raggiungere il loro pieno potenziale (efficiency).

⁴ A tutti i cittadini europei deve essere data l'opportunità di vivere una vita degna di essere vissuta indipendentemente da dove sono nati (equity).

⁵ "How can EU policies help filling the gap?", 11 ottobre 2011.

⁶ Tra i documenti più significativi si segnalano il Parere del CESE sul tema "Una migliore integrazione nel mercato interno come fattore chiave di coesione e di crescita per le isole" (2009/C 27/26) ed il Parere del CESE sul tema "Innovazione nel turismo: definire una strategia per uno sviluppo sostenibile nelle isole" (ECO/262, 15 luglio 2010).

quelli *soft* quali la “qualità della vita”, ma anche parametri socio istituzionali (capitale sociale, *governance*) e le caratteristiche della organizzazione della produzione locale reti (sistema locale), stiano diventando parte della capacità di attrazione e delle caratteristiche della competitività dei territori.

In conclusione, le isole, in quanto luoghi speciali, necessitano di soluzioni speciali.

Rispetto ai macro-obiettivi di accrescere l’attrattività delle isole, promuoverne uno sviluppo sostenibile e migliorare la qualità di vita, per cittadini e imprese, sono considerati fattori strategicamente fondamentali l’avanzamento tecnologico nei settori e servizi di telecomunicazione e di trasporto, nelle produzioni energetiche alternative, nello smaltimento dei rifiuti e del rifornimento idrico e nella valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale. La competitività può quindi nascere solo da un approccio sistemico rinnovato, il cui contesto preveda un cambiamento concettuale del dimensionamento delle necessità e dei bisogni, dal momento che ad oggi la distribuzione delle risorse da parte della UE avviene essenzialmente sulla base della densità della popolazione.

Così vengono sintetizzati gli assi di sviluppo lungo cui operare:

- riqualificazione dei centri abitati e recupero degli edifici pubblici da destinare ad iniziative socio-culturali e centri polivalenti;
- difesa delle coste e rifacimento delle spiagge;
- produzione di energia elettrica applicando nuove tecnologie e combustibili non inquinanti e per migliorare il rapporto con l’ambiente;
- recupero a funzioni turistiche e culturali del patrimonio storico;
- adeguamento delle effettive esigenze della popolazione residente e turistica delle infrastrutture e dei servizi, con particolare riguardo alla mobilità interna a ciascuna isola e tra le isole facenti parte di un medesimo arcipelago o sistema di area protetta, all’approvvigionamento idrico, alla gestione dei rifiuti, alla depurazione e recupero delle acque reflue;
- funzionalità e potenziamento degli approdi e dei servizi marittimi;
- realizzazione dei centri di interesse e di promozione del turismo anche attraverso l’adeguamento e la riqualificazione della ricettività;
- rilancio delle attività produttive tradizionali con individuazione del rispettivo marchio di qualità;
- studio e realizzazione di un sistema di rete materiale ed immateriale.

L’obiettivo generale da perseguire è quindi la competitività delle isole attraverso l’unico strumento in grado di superare il limite posto

dalla “fragilità insulare”, ovvero l’innovazione. È pertanto necessario incoraggiare tutti i processi d’innovazione che consentano la promozione delle complementarità tra le attività economiche tipiche dei sistemi insulari: turismo, nautica, agricoltura e pesca.

Riprendendo quanto proposto nella strategia europea per l’innovazione *Europa 2020*, appare particolarmente evidente la necessità di procedere all’individuazione di una strategia di intervento fondata sul concetto di *smart specialization* che identifica il turismo come settore driver in grado di cogliere tutte le potenzialità dettate dalla caratterizzazione geografica e, nel contempo, facilitarne le funzionalità reciproche con le altre attività economiche sopra citate. Sintetizzando con altre parole l’intero processo, si può affermare che occorre attivare un efficace sistema di governance dell’innovazione, incentivando il livello di consapevolezza da parte delle comunità insulari sul valore sociale degli indispensabili processi di trasformazione. Ciò può essere realizzato attraverso una efficace e continua azione di integrazione di strumenti finanziari pubblici e privati con l’obiettivo di promuovere un costante miglioramento delle condizioni economiche nelle comunità insulari attraverso il rafforzamento dello sviluppo ed il contributo positivo nella creazione di nuovi posti di lavoro in settori innovativi, assistendo i sistemi locali nel raggiungimento dei traguardi europei in merito al cambiamento climatico e alle energie sostenibili e più specificamente indirizzate all’obiettivo di riduzione di CO₂ del 20% entro il 2020.

Una strategia d’intervento per il turismo insulare

Nelle grandi imprese turistiche l’innovazione è un processo sistematico ed una componente fissa del sistema decisionale aziendale. Oggi, infatti, per evitare di trovarsi impreparate di fronte a situazioni inattese, le aziende includono l’innovazione nella programmazione quotidiana e la considerano come un semplice fattore di produzione aggiuntivo. Ma le possibilità di trarre pienamente vantaggio dall’innovazione risultano fortemente limitate per le piccole imprese turistiche specializzate in destinazioni specifiche. Ciò è dovuto principalmente alla mancanza sia di personale qualificato che di risorse finanziarie. In particolare, tutte le PMI turistiche devono far fronte alle esigenze quotidiane dei clienti abituali e non sono quindi in grado di accantonare fondi da destinare alla R&S.

Nell’immediato futuro, per sopravvivere in un contesto sempre più competitivo e globale, le imprese turistiche, soprattutto quelle più piccole, dovranno forzatamente realizzare economie di scala e raggiungere una massa critica, essenziale per ridurre i costi di transazione, aumentare la produttività e rafforzare il loro potere di mercato. Riorganizzazioni aziendali e l’attivazione di meccanismi di cooperazione e/o di interazione costituiranno le condizioni indispensabili per aiutare queste imprese ad adattarsi ai cambiamenti e consolidare la loro competitività.

È opinione largamente diffusa che la futura sfida per l'industria del turismo consisterà, in modo sempre più accentuato, nell'offrire nuovi prodotti e nuovi servizi. Il turismo basato sull'esperienza, il turismo sostenibile e il turismo naturale e/o culturale, legato ai beni storici e culturali, sono alcune delle strategie di successo su cui già oggi si basano molti prodotti turistici innovativi offerti in numerose destinazioni europee. Alla stessa filosofia dovrebbe ispirarsi la strategia di offerta turistica delle isole, intensificando la promozione di prodotti legati all'essenza della loro identità insulare.

Il turismo basato sull'esperienza nasce dall'interazione tra turisti e destinazioni e, d'altra parte, l'esperienza globale dei turisti deriva dalla molteplicità di incontri, contatti e scambi con l'universo degli addetti del settore turistico. Si tratta di un fenomeno socio-culturale complesso, che, se opportunamente compreso e per molti aspetti governato con efficacia, può generare importanti e durature occasioni di crescita qualificata dell'offerta. Si pensi, ad esempio, alla maggiore e ormai generalmente diffusa sensibilità dei consumatori alle tematiche ambientali. Essa costituisce uno stimolo oggettivo per le imprese turistiche a innovare e migliorare la propria efficienza ambientale, per quanto riguarda sia l'interazione dei turisti con l'ambiente, sia le loro specifiche caratterizzazioni ambientali. È sintomatico che siano proprio i settori di nicchia come l'ecoturismo e il turismo d'avventura ad essere maggiormente investiti da processi di innovazione.

Anche il turismo culturale è un altro settore importante e in piena crescita, che richiama visitatori in larga parte dotati economicamente e in possesso di un grado apprezzabile di istruzione. Nel corso di questi ultimi anni numerose isole hanno già avviato un ri-orientamento dei loro servizi culturali e stanno sviluppando innovazioni intese ad aumentare il valore aggiunto attraverso una rinnovata offerta culturale. In generale la diversificazione dei servizi turistici offerti, migliorando ad esempio la presentazione e la promozione delle esperienze e degli eventi culturali disponibili, ha prodotto un sensibile allungamento della durata dei soggiorni.

In ogni caso a fondamento (e sostegno) di qualsiasi processo di innovazione attinente all'offerta turistica, deve essere posta una sua positiva integrazione con l'intera società insulare, offrendo, in altre parole, vantaggi diretti e/o indiretti alla maggioranza della popolazione residente, configurandosi così come una componente sostenibile e armoniosa dell'attività della società locale nel suo complesso. È opinione largamente diffusa che, al fine di assicurare la disponibilità da parte della popolazione insulare a sostenere una società fortemente caratterizzata dall'economia del turismo, occorre adottare un approccio ascendente in materia di programmazione e partecipazione. In tal modo il turismo può diventare un "collante" sociale, che contribuisce a rafforzare i legami tra gli abitanti, purché a ciascuno di essi venga data l'opportunità di sentirsi partecipe e protagonista dei cambiamenti in atto, in piena consapevolezza degli effetti di ampia portata di questa attività, in termini di miglioramento dell'ambiente naturale e urbano, assetto e pianifica-

zione territoriale, servizi sociali e tutela dei beni culturali (architettura, artigianato, specialità gastronomiche tradizionali, etc.).

L'industria del turismo è sempre stata molto proattiva⁷ per quanto riguarda l'adozione delle nuove tecnologie come ad esempio i sistemi di distribuzione globale (GDS). I recenti progressi in materia di telecomunicazioni, reti, banche dati, elaborazione e *marketing* elettronico offrono molte nuove opportunità per le imprese turistiche che stanno esercitando negli ultimi anni un impatto significativo sui modelli d'impresa tradizionali del comparto. L'utilizzo dell'accesso Internet a banda larga e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) conferisce valore aggiunto ai servizi e ai prodotti turistici, oltre a sostenere lo sviluppo di reti e di raggruppamenti industriali. Esiste però il problema rappresentato dall'assenza di tecnologia a banda larga e dalla mancanza di conoscenze specializzate e di competenze necessarie affinché le isole possano trarre pieno vantaggio dalle TIC. Per colmare queste lacune, appare pertanto indispensabile prevedere una formazione specifica per le popolazioni insulari. I consumatori stanno acquisendo sempre più dimestichezza con l'utilizzo delle TIC per organizzare le loro vacanze. Secondo i dati più recenti, nell'Unione europea più di due terzi dei turisti organizzano i propri viaggi tramite Internet e oltre il 50% acquista il proprio soggiorno on line, indirizzando le preferenze verso prodotti flessibili e facilmente accessibili e comunicando direttamente con i produttori dei servizi turistici. Ne consegue che, per trarre vantaggio da questa rivoluzione delle TIC, gli imprenditori del settore hanno bisogno di rimodellare l'intero processo di commercializzazione dei loro prodotti.

Molte isole europee con una lunga tradizione turistica risentono del calo della crescita economica e sono esposte ad enormi pressioni concorrenziali. Nel mercato globale e liberalizzato del turismo, infatti, le isole si trovano in concorrenza con le nuove destinazioni, che possono beneficiare di risorse intatte o sfruttate in minima parte, nonché di condizioni economiche molto favorevoli: salari bassi, diverse forme di aiuti di Stato e valute deboli. Come in tutto il terziario, la qualità dell'offerta dei servizi turistici insulari dipende fortemente dalla qualità dei lavoratori ed è indiscutibile il rapporto esistente tra la buona qualità delle condizioni di lavoro ed il buon livello dei servizi offerti. Inoltre in Europa l'industria turistica insulare presenta un problema strutturale di produttività dovuto alla sua frammentarietà: essa è infatti principalmente composta da PMI e caratterizzata da un'alta intensità di manodopera, molto spesso non qualificata. Questa minore produttività e la conseguente difficoltà di garantirne la competitività trovano riscontro nei prezzi praticati.

In parallelo il problema della stagionalità si riflette concretamente sulla stabilità dell'occupazione e rende meno attraente lavorare nel

⁷ Il significato di "proattività" risiede nella capacità di anticipare futuri problemi, esigenze, cambiamenti, ovvero essere in grado di percepire anticipatamente le tendenze e i cambiamenti futuri per pianificare le azioni opportune in tempo.

settore del turismo. Per tale motivo da più parti si sta sostenendo la necessità di promuovere forme contrattuali innovative, come l'introduzione di un sistema di compensazione in base al quale le ore straordinarie accumulate durante l'estate vengano retribuite durante l'inverno in modo da assicurare ai lavoratori un reddito uniforme.

I livelli istituzionali dovrebbero consentire alle imprese innovatrici di realizzare economie di scala e di perseguire l'innovazione attraverso alleanze e altre forme di *networking* (contratti di rete). I metodi più efficaci e promettenti per promuovere l'innovazione nell'industria del turismo sono la cooperazione e le alleanze e/o reti in settori quali la tecnologia, il *marketing*, la distribuzione e la condivisione delle risorse umane. Finora tuttavia la cooperazione nel settore del turismo non sembra aver prodotto risultati sufficienti, soprattutto nelle PMI. A questo proposito i governi dovrebbero sostenere una politica del turismo innovativa e improntata alla coerenza e alla sinergia.

Il turismo di massa (sole, mare e fast food), nel lungo termine, non è necessariamente la forma migliore di turismo per le isole. Alcuni esempi in Scozia hanno dimostrato l'enorme successo che possono avere forme di turismo insulare specializzato su scala ridotta. Non esistono però soluzioni universali e di questo occorre tener conto nell'elaborazione di una strategia turistica per le isole. Ciò che è ideale per una piccola isola del Mediterraneo può risultare assolutamente inadeguato per un'isola ancor più piccola al largo delle coste britanniche, irlandesi o svedesi.

La sfida per l'imprenditore locale consiste pertanto nel creare maggior valore aggiunto per i clienti mediante l'offerta di nuovi prodotti. Un tema d'attualità nell'agenda dell'UE è quello della sostenibilità ambientale, nel quale rientrano, tra l'altro, l'identificazione di meccanismi utili per favorire la riduzione delle emissioni prodotte dai trasporti, e il dibattito su come la sostenibilità ambientale sia diventata, più in generale, un motore essenziale per la competitività del turismo. Che cosa impedisce, ad esempio, agli abitanti delle isole di migliorare la qualità delle spiagge? O di valorizzare il loro patrimonio culturale? Perché vengono segnalate soltanto alcune località turistiche quando invece un'isola, nella sua interezza, può costituire un'attrazione turistica? Perché nelle isole la stagione turistica è così concentrata nel tempo e di così breve durata, mentre in altre località il turismo è un'attività che funziona per periodi di maggiore consistenza?

Gli abitanti delle isole dal canto loro devono coltivare, declinandola in positivo, la propria identità, imparando ad essere fieri del loro territorio (cultura materiale e immateriale): soltanto in questo modo essi potranno tutelare, valorizzare e promuovere i loro prodotti e il loro patrimonio. È molto importante, di conseguenza, sviluppare negli abitanti delle isole una maggiore sensibilità alla competitività, affinché essa diventi una priorità condivisa. Si tratta di un obiettivo che nessun ente istituzionale potrà realizzare autonomamente, ma soltanto di concerto ed in condivisione con i lavoratori, gli imprenditori, l'intera collettività.

In estrema sintesi possiamo individuare tre fattori che influiscono in maniera decisiva sull'intero processo di riqualificazione e di innovazione:

- innanzitutto, l'intervento dei governi nazionali in materia di sicurezza sanitaria e sostenibilità ambientale;
- in secondo luogo, il settore delle imprese private, nel quale comprendere i trasporti terrestri e quelli aerei e le infrastrutture TIC;
- in terzo luogo, gli elementi culturali e umani che contraddistinguono le risorse di cui dispone ciascun paese.

Il governo nazionale esercita una forte influenza sul primo dei tre fattori. Un'isola in fondo alla classifica della sostenibilità ambientale si trova in una situazione inaccettabile e ciò dimostra fino a che punto i gruppi di pressione ambientali e culturali abbiano ragione nel continuare a insistere per una maggiore sensibilizzazione nei confronti della tutela del patrimonio culturale insulare e dell'urgente necessità di investire maggiormente. Ovviamente anche le infrastrutture di servizio al turismo necessitano di interventi di adeguamento. Una carenza in questo settore può spronare ad agire e cogliere l'opportunità per investire di più in questo campo. I periodi di recessione sono particolarmente adatti per riesaminare la funzionalità dei sistemi infrastrutturali e destinare maggiori risorse al loro miglioramento: l'attuale congiuntura sarebbe quindi il momento più idoneo per programmare ed eseguire tali interventi di miglioramento, creando al contempo nuove nicchie di mercato attraverso investimenti privati e pubblici. Compito precipuo del governo dovrebbe essere quello di garantire al settore privato, che si proponga di intervenire nello specifico, un più ampio accesso ai finanziamenti e fare in modo che il sistema bancario tenga maggiormente conto dei bisogni delle piccole e medie imprese. Ricordo che, nella governance della prossima programmazione comunitaria, verrà confermata con incisività (e con penalizzazioni sanzionatorie!) la necessità di utilizzare per intero i fondi disponibili nell'ambito delle incentivazioni programmate dall'UE.

Tutto ciò dovrà essere progettato e realizzato nella specificità del turismo insulare, che, come è ampiamente noto, presenta tradizionalmente caratteristiche che si connotano come fattori ostacolanti e/o ritardanti i processi di rimodulazione e di innovazione. Mi limito a ricordare, a puro titolo esemplificativo, la consistente rilevanza dell'economia sommersa, che, pur generando entrate supplementari per gli isolani, incide tuttavia negativamente sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro. Come pure il problema della saturazione delle infrastrutture (approvvigionamento idrico, smaltimento dei rifiuti, erogazione di energia) che, in alta stagione, si trovano a dover gestire un'utenza molte volte superiore alla popolazione locale.

Nel panorama attuale a livello generale numerosi settori dell'industria turistica (linee aeree, catene alberghiere, tour operator, autono-

leggi, etc.) presentano un elevato livello di concentrazione e sono spesso gestiti da attori presenti a livello mondiale. Nell'industria turistica delle isole continuano invece a prevalere, come dicevamo, le piccole imprese. Per sopravvivere di fronte a tali concorrenti globali, le imprese turistiche insulari dovrebbero provare a orientarsi verso una concorrenza costruttiva piuttosto che distruttiva. La concorrenza costruttiva aumenterebbe le dimensioni del mercato, amplierebbe la piattaforma di offerta dei prodotti e infine permetterebbe una diversificazione intelligente degli stessi e un'innovazione tali da garantire un'offerta identificabile a livello mondiale; la concorrenza distruttiva, invece, mettendo in competizione le imprese per la conquista della stessa quota di mercato, provoca una sovrapposizione ed un inevitabile appiattimento dei prodotti e innesca una guerra dei prezzi. È dunque importante che le imprese turistiche sappiano come cooperare reciprocamente per dar vita a una concorrenza di tipo costruttivo.

Nel mondo del turismo si può fare una distinzione tra reti/raggruppamenti geografici e reti/raggruppamenti basati sulle attività, come per esempio il turismo "verde", l'agriturismo, il turismo enogastronomico, etc. Le reti/raggruppamenti possono svolgere un ruolo chiave nel rafforzamento della capacità degli operatori di fare innovazione, ad esempio riducendo i costi di sperimentazione, aumentando la visibilità e migliorando la capacità di risposta nei confronti dell'evoluzione della domanda. Come accade in altri settori dei servizi, anche nell'industria turistica la capacità di innovazione dipende essenzialmente dalle reti e dalla cooperazione. Tutto questo può essere favorito da una forte collaborazione tra responsabili politici, imprenditori e organizzazioni sindacali, nonché dall'integrazione di organismi, fondazioni e associazioni che operano nel settore del turismo. Se infatti la creazione delle reti è principalmente opera del settore imprenditoriale, agli enti locali, ovvero alla governance territoriale, spetta il compito di sviluppare infrastrutture in grado di migliorare e sostenere tali reti.

Promuovere i percorsi di "Smart specialization" per l'innovazione nel turismo insulare

Se, come più volte ripetuto, l'obiettivo principale è quello di promuovere la concentrazione delle risorse nel settore turistico, individuato come il settore di vantaggio comparato più promettente per la competitività del sistema insulare elbano, partendo dall'attivazione di interventi finalizzati alla misurazione ed alla sostenibilità delle tendenze, si dovrà successivamente procedere all'elaborazione di un percorso di *smart specialization*. L'azione dovrà articolarsi facendo riferimento al sostegno FESR (Fondo Europeo di Sostegno Regionale) per istruzione, ricerca e innovazione al fine di stimolare gli investimenti in questi settori, anche facendo leva sui finanziamenti complementari di PQ7 e CIPE. È peraltro nostra convinzione e, insieme, un sincero auspicio che le condizioni

quadro della ricerca e dell'innovazione e di un'economia basata sulla conoscenza possano essere migliorate adeguando il sostegno FESR alle priorità dei programmi nazionali di riforma. Sarà parimenti necessario avvalersi pienamente della flessibilità dei programmi regionali UE per ri-orientare i finanziamenti a questo fine. È stato infatti più volte garantito che la Commissione Europea offrirà il proprio sostegno alle richieste di ri-orientamento conformi all'approccio di specializzazione intelligente e accelererà la procedura di approvazione.

A mio parere, l'approccio operativo dovrebbe concretizzarsi nel fare ricorso in modo più esteso agli strumenti di ingegneria finanziaria a sostegno dell'innovazione, compresi prestiti agevolati, garanzie e capitale di rischio, in base al tipo e alle dimensioni dell'impresa e al rischio connesso. L'estensione dei prestiti e dei finanziamenti azionari per l'innovazione, in particolar modo alle PMI, mediante gli strumenti esistenti (compreso il gruppo BEI) dovrebbe costituire, per il raggiungimento degli obiettivi ricordati, una priorità politica condivisa. Per inciso, ricordo che sussiste la possibilità, prevista dall'articolo 37, paragrafo 6, lettera b), del regolamento (CE) n. 1083/2006, di finanziare la cooperazione interregionale per promuovere ricerca e innovazione nell'ambito degli obiettivi "Convergenza" e "Competitività regionale e occupazione" e su un migliore accesso alle reti internazionali di ricerca e innovazione nel quadro del PQ7 e del CIP. Da questo punto di vista si renderebbe assolutamente necessario garantire la coerenza tra le politiche di innovazione e ricerca che puntano sull'incentivazione dell'offerta e quelle incentrate sull'attrazione della domanda, avvalendosi delle opportunità offerte dagli appalti pubblici co-finanziati dal FESR al fine di incrementare l'innovazione nei prodotti, nei processi e nei servizi.

In stretta connessione con le opportunità sopra esposte, un'azione virtuosa di *Smart specialization* applicata all'Isola d'Elba e alle altre isole del Mediterraneo deve necessariamente scaturire dalla misurazione dell'impatto del turismo sul territorio e dalla definizione di una matrice in grado di rendere coerenti le politiche territoriali con la legislazione comunitaria e le idee progettuali con i programmi comunitari di finanziamento. L'esperienza pilota promossa dalla Regione Toscana, relativa alla attivazione degli Osservatori Turistici di Destinazione (OTD) ed organizzata secondo l'esperienza europea NECSTouR⁸, qua-

⁸ La Regione Toscana da tempo ha condiviso l'esigenza, richiamata anche dalla Comunicazione della Commissione UE, COM(2007) 621 del 19 ottobre 2007, di avviare e sostenere un' *Agenda Europea per un Turismo Sostenibile e Competitivo* con iniziative a medio e lungo termine necessarie a potenziare il contributo delle prassi sostenibili e incrementare la concorrenzialità dell'Europa quale destinazione turistica più interessante. Sostenibilità e competitività sono le due parole chiave per garantire al turismo europeo le condizioni per uno sviluppo rispettoso del nostro patrimonio ambientale e culturale. La Regione Toscana ha promosso, attraverso la carta di Firenze, sottoscritta nel novembre 2007, nell'ambito della V^a edizione di *Eurometing*, la creazione di una rete europea di Regioni per coordinare le esperienze e le azioni in questa direzione. La Rete NECSTouR, (*European network of regions for a sustainable and competitive tourism*), d'intesa con varie direzioni generali della Commissione europea, sta operando per la

le elemento paradigmatico di una riflessione più ampia sulla creazione di modelli condivisi di sviluppo turistico sostenibile per l'area mediterranea, costituisce per Portoferraio e l'intera Isola d'Elba un riferimento indispensabile. Senza entrare nel dettaglio dell'operatività in corso dell'OTD di Portoferraio, mi preme in questa sede sottolineare il valore politicamente e strategicamente innovativo dell'iniziativa. Mi riferisco in particolare all'approccio partecipativo, basato sul coinvolgimento permanente degli attori locali e sulla pratica del dialogo sociale per costruire il consenso intorno a ipotesi di sviluppo sostenibile del turismo. L'analisi finora compiuta sulla base di indicatori selezionati e validati in sede scientifica²², ha consentito di aggregare ai dati statistici di carattere strutturale (aspetti economici, sociali e demografici) una serie di indicazioni qualitative, spesso in una ottica dinamico-previsionale, che possono consentire di valutare con precisione le necessità/opportunità dello sviluppo locale non solo dal punto di vista urbanistico e territoriale, ma anche per le dinamiche economiche, politiche e sociali ad esse connesse.

definizione di un modello applicativo dei principi dell'*Agenda* europea sopra richiamata. L'impegno ad aderire alla rete NECSTouR è stato sottoscritto da oltre trenta Regioni europee e la rete si pone quindi come strumento e occasione per sancire l'avvio, in Europa, della fase applicativa dell'*Agenda Europea per un Turismo sostenibile e competitivo*. A seguito dell'approvazione, da parte della Giunta regionale, del *Progetto speciale di interesse regionale Toscana Turistica Sostenibile & Competitiva* (deliberazione n. 763 del 7 settembre 2009), è stato dato avvio ad un importante percorso di sperimentazione e di ricerca avanzata in materia di turismo.

²² Elaborato dal Centro Interuniversitario di Ricerca sul Turismo (CIRT) di Firenze, il set di indicatori da utilizzare per l'attività di misurazione è stato pensato in un'ottica d'innovazione, cercando di miscelare tematiche e priorità per rilevare quanto il turismo possa essere sostenibile e competitivo allo stesso tempo. La misurazione si basa su 10 tematiche definite e si sviluppa attraverso un sistema di "Indicatori su pilastri".

Di seguito l'elenco delle 10 tematiche individuate:

- Impatto dei trasporti
- Qualità della vita dei residenti
- Qualità del lavoro
- Allargamento del rapporto domanda/offerta rispetto all'obiettivo della destagionalizzazione
- Tutela attiva del Patrimonio Culturale
- Tutela attiva del Patrimonio Ambientale
- Tutela delle identità delle destinazioni
- Diminuzione e ottimizzazione utilizzo delle risorse naturali con particolare riferimento all'Acqua
- Diminuzione e ottimizzazione consumi di Energia
- Diminuzione e gestione dei Rifiuti



Limiti e difficoltà della evoluzione in rete dei porti delle isole nel Mediterraneo occidentale

Manlio Marchetta

Caratteri e limiti dei porti delle isole

Nel corso delle esperienze di ricerca su numerosi casi di studio è stata necessaria la definizione delle opportunità di evoluzione di quei sistemi di luoghi che definiamo genericamente città con porto o centri urbani con porto. A scopo scientifico tale definizione è stata operata attraverso strumenti ordinari e innovativi di selezione descrittiva e dimensionale oltre che schede, immagini e grafici dimensionalmente confrontabili. Ciò allo scopo di individuare i caratteri e gli elementi problematici ovvero di innovazione, tenendo conto dell'importanza che la valutazione preventiva può assumere, in quanto contribuisce alla definizione di schemi organizzativi delle relazioni portuali e dell'utilizzazione degli spazi, rispetto al ruolo del porto o dell'elemento portuale all'interno del sistema.

Il metodo di lettura generale è stato di tipo morfologico-strutturale, le conclusioni conoscitive e metodologiche sono state elaborate mediante lo studio di un'ampia casistica di città portuali europee e mediterranee (ma non solo), utilizzando inizialmente l'impostazione della Ricerca universitaria, di ambito europeo, «*La città d'acqua: presente, passato e futuro di un carattere genetico insostituibile, osservato attraverso i caratteri fondativi delle città portuali*», del DR Simona Corradini, Tutor di Dottorato Prof. Manlio Marchetta, Università di Firenze, 2005.

Abbiamo quindi verificato, sulla base di tale ricerca, metodologicamente fondamentale e innovativa, che le "città d'acqua", insulari e non, portuali e non, possono essere analizzate in base a (cfr. Corradini, ibidem):

- la **Struttura del sito naturale**, ovvero il supporto fisico su cui si sviluppa il paesaggio costruito sull'acqua, i suoi caratteri morfologici, l'orografia, la presenza di corsi d'acqua interni;
- la **Struttura del fronte d'acqua urbano e portuale**, nel suo complesso, il tipo di crescita nel tempo del sistema dei bacini, il ruolo dei moli portuali e urbani, il tipo di attività presenti;
- la **Struttura complessa del rapporto tra città e porto**, la tipologia dei tessuti urbani a contatto con il fronte d'acqua, il rapporto tra porto e rete infrastrutturale, le sequenze trasversali città-porto.

CONTENUTI ESSENZIALI DELL'ATLANTE DELLE CITTA' MEDITERRANEE

(Schema logico di Simona Corradini e Manlio Marchetta, 2004-6)

Città/luoghi portuali	Tavole di analisi urbanistica (confrontabili)		
Le scale	Tipo di indagine	Elaborazioni e comparazioni	Finalità progettuali
<i>Inquadramento ambientale del fronte d'acqua</i>	Planimetria dell'insediamento urbano, con la individuazione delle parti che lo compongono: fronte d'acqua occupato dal porto industriale e commerciale fronte d'acqua della città porto e della città marittima centro storico e consolidato, territorio urbanizzato, paesaggio	Misurazione dell'estensione sull'acqua della città Identificazione delle parti che compongono il sistema urbano sull'acqua Comparazione delle singole parti funzionali per tipo e peso.	Il rilievo e la conoscenza dell'intero fronte d'acqua sono finalizzati alla definizione degli equilibri tra città e fronte d'acqua, alla valutazione delle ipotesi di rigenerazione a fini portuali o urbani, misti.
<i>Fronte d'acqua come sistema territoriale a carattere urbano e portuale</i>	Planimetria dell'intero fronte acqua, inquadrata in un sistema di assi cartesiani, su cui rappresentare i tematismi: tipo in base a prestazione funzionale (uso del suolo, fruizione e accessibilità), parti urbane che si affacciano sul fronte d'acqua, cronologia dei fronti d'acqua, fronti soggetti a trasformazione urbana.	Misurazione delle tipologie di affaccio Valutazione degli equilibri entro le funzioni Valutazione del grado di specializzazione degli ambiti portuali	Lo studio delle funzioni che si trovano sul fronte acqua consente l'individuazione dei luoghi complessi, ove si concentrano attività legate alla dimensione urbana e al porto. La comprensione della tipologia morfologica degli spazi sull'acqua diviene strumento da utilizzare per le future espansioni e riqualificazioni.
<i>Quartieri urbani sull'acqua</i>	Planimetria dei quartieri urbani che si affacciano sull'acqua	Individuazione degli assi e dei nodi di relazione e scambio città – acqua Misurazione del grado di contiguità tra parte sull'acqua e quartieri interni	Dall'analisi della contiguità tra acqua e tessuto insediativo si possono definire assi di riqualificazione terra-acqua, individuare parti di fronte acqua dedicate alla città.
<i>Porto urbano e canali urbani</i>	Analisi della struttura del fronte d'acqua portuale nella parte a contatto con la città Planimetria e Sezione tipo del molo Riferimenti urbani funzionali e visuali	L'analisi a scala urbana permette di individuare la tipologia di sequenze acqua – terraferma e le sequenze planimetriche che caratterizzano lo spazio urbano sull'acqua. L'analisi permette di misurare il grado di utilizzo del fronte d'acqua in senso verticale attraverso la sezione tipo.	Avvicinarsi alla comprensione dello spazio urbano sull'acqua significa comprendere quei caratteri che lo rendono unico. Tale approccio è fondamentale per la progettazione di interventi coerenti con lo spazio esistente.

Il percorso scientifico è stato, ed è tuttora tramite ulteriori ricerche applicate, fra cui soprattutto un *Atlante delle città mediterranee*, strutturato e orientato attraverso un metodo di lettura operante per categorie spaziali-morfologiche specifiche della città portuale che ha consentito, nell'esperienza di ricerca e in quella della didattica specializzata post laurea, una progettazione urbanistica “alternativa” al modello prettamente terrestre e ha mostrato potenzialità consistenti (anche se meno trionfalistiche di quanto preteso in molti concorsi internazionali relativi ai cosiddetti *waterfront*), nella valutazione e rappresentazione organica, tramite progetto urbano, delle trasformazioni. Attraverso criteri originali, riferiti ai luoghi sull'acqua, al sistema portuale come elemento della struttura formale della città, agli indispensabili strumenti della intermodalità. I contenuti analitico-propositivi dell'*Atlante* possono riassumersi come presentato nello schema della pagina a fianco.

Anche nelle situazioni specificamente “isolane”, le relazioni fra il centro urbano in quanto tale e le attività che molti autori considerano precipuamente portuali (ma occorre considerare che la distinzione è assai recente e deve porsi attenzione a non esaltarla) emerge che il sistema delle funzioni urbane-portuali di tipo generale, cioè con utenza generalizzata, ampia, diffusa territorialmente, costituisce una sorta di “reticolo” molto delicato ed in costante equilibrio precario ovvero, spesso, in squilibrio.

Esso è composto di un complesso di nodi funzionali i cui calibri e le cui caratteristiche non possono che essere concepite unitariamente ed in modo da essere caratterizzati da un forte equilibrio dei pesi urbanistici e, nel caso, dei flussi. Invece nella realtà si insediano spesso funzioni e volumi secondo logiche settoriali, comprensibili ma in ogni caso sempre parziali, cioè non di tipo pianificatorio.

Ne consegue che le relazioni fra aree urbane che si pretende di separare dal mare ed aree che si pretende di distinguere come portuali, nei contesti in cui i porti funzionano a sufficienza ovvero “devono funzionare ad ogni costo” come quelli delle isole, soffrono molto e, soprattutto, rischiano una crisi difficilmente reversibile ove non si intervenga tempestivamente e organicamente, ad esempio risarcendole accuratamente e con la massima precisione e attenzione al dettaglio.

Nelle sperimentazioni progettuali meno condizionate e vincolate, come quelle della didattica universitaria, post laurea, anche questioni metodologicamente complesse come quelle connesse agli obiettivi della *security* e della *safety*, sia delle attività mercantili sia delle persone, possono essere affrontate in modo organico e quasi sempre risolte in modo idoneo, diverso dagli interventi banali e antiestetici, ma anche confusionari, diffusamente utilizzati.

Occorre pertanto avviare una distensione armonica ed equilibrata del reticolo delle funzioni che strutturano il tessuto urbano-portuale e introdurre una disciplina incentivante e esplicitata progettualmente, preventivamente socializzata, non più di stampo solo quantitativo e parametrico, la quale anziché proibire o imporre acriticamente, sappia



Fig. 1. Lungomare e porto dell'isola di Carloforte (Cagliari)

orientare con concretezza l'economia urbana e i comportamenti degli operatori, sulla base di un quadro di conoscenze profonde e di previsioni chiare.

Una disciplina di tipo nuovo che fornisca orientamenti solidi alle eventuali trasformazioni urbane ed ai nuovi innesti funzionali mediante la massima sapienza possibile e mediante parametri e criteri scaturiti da metodiche rigorose.

A questo scopo sono utilizzati parametri e criteri relativi alla compatibilità delle funzioni rispetto ai contesti immobiliari che li ospitano o li potrebbero ospitare, rispetto al contesto urbano, più o meno ampio o irraggiante nel territorio, come nelle isole maggiori, ivi compreso il grado di accessibilità sia attuale che programmato a medio termine.

Introdurre infatti una nuova metodica, fondata sulla "equipotenzialità", significa sostituire le metodiche di determinazione delle regole (peraltro divenute insopportabili) che l'urbanistica tradizionale, tuttora corrente, ha imposto alla evoluzione della città con indicazioni di localizzazioni, di perimetrazioni, di frazionamenti, di indici dall'effetto devastante e quanto altro.

Ma anche sostituire o riconsiderare concettualmente la tendenza, sia pure autorevole e derivante da proposizioni statali di spessore, ad interporre filtri volumetricamente invadenti, vere e proprie barriere pre-concepite, fra tessuto ordinario e attracchi, anche quando il patrimonio urbano da recuperare e/o riorganizzare e/o riconfigurare



Fig. 2. Isola con porto di Gallipoli (Taranto) – Fig. 3. Isola di Corfù, Porto Vecchio

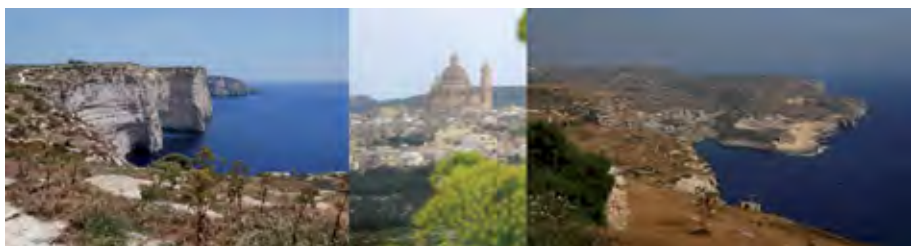
risulta non solo sufficiente ma anche confacente sul piano dei valori architettonici.

Tutto ciò risulta di ben diverso peso pianificatorio (e di maggiore interesse generale) rispetto, ad esempio, alla sola considerazione dei complessi industriali o industriali-portuali che alle proprietà sembra conveniente dismettere ovvero dei soli più noti comparti attualmente non utilizzati.

Così come risulta ben diverso dalla sciagurata ipotesi normativa consistente nel considerare dismissibile qualsiasi attività produttiva tuttora presente (in gran parte congruamente) all'interno del tessuto urbano-portuale, ipotesi che si configura come una vera e propria incitazione a dismettere a danno dei caratteri multifunzionali che la città o la cittadina, salvi gli accorgimenti e le esclusioni del caso, deve mantenere per essere se stessa e non il risultato delle valorizzazioni immobiliari pre-guidate mediante una attuazione discutibile della categoria delle aree dismesse (in questo caso dismissibili).

Il modello prevalentemente funzionalista, diffusamente applicato nelle nostre città, con una aprioristica determinazione di bisogni settoriali, ha determinato un progressivo frazionamento, sia nello spazio che nel tempo, delle attività economiche e sociali dei centri portuali delle isole, fino a preoccupanti eccessi dissocianti. Il criterio della separazione funzionale ha gravemente minato quei caratteri di "contemporaneità" e di "complessità" che costituiscono l'essenza delle "centralità" urbane che gli affacci portuali hanno sempre avuto e dovranno avere in futuro anche, ma non solo, mediante le libere passeggiate sui moli da parte della generalità degli utenti e tutto ciò che a queste può connettersi.

In alternativa alle partizioni/separazioni è perciò necessario applicare nuovi strumenti di orientamento che possano consentire all'ambito portuale di essere sede di un grado elevato dello scambio sociale e della contemporaneità spazio-temporale, oltre che di interscambio modale terra-mare, in un'ottica di graduale ma consistente riforma dei rapporti tra funzioni e persone, fra spazi e persone, fra persone e ritmi temporali, fra tempi e spazi, anche tramite la riforma radicale dei sistemi di mobilità a terra.



Figg. 4-6. Isola di Gozo, Arcipelago maltese. Costa sud-ovest dell'isola delimitata da alte falesie calcaree



Figg. 7-9. Isola di Gozo, Arcipelago maltese. Paesaggi interni dell'isola dominati dall'azione antropica e dagli insediamenti fortificati

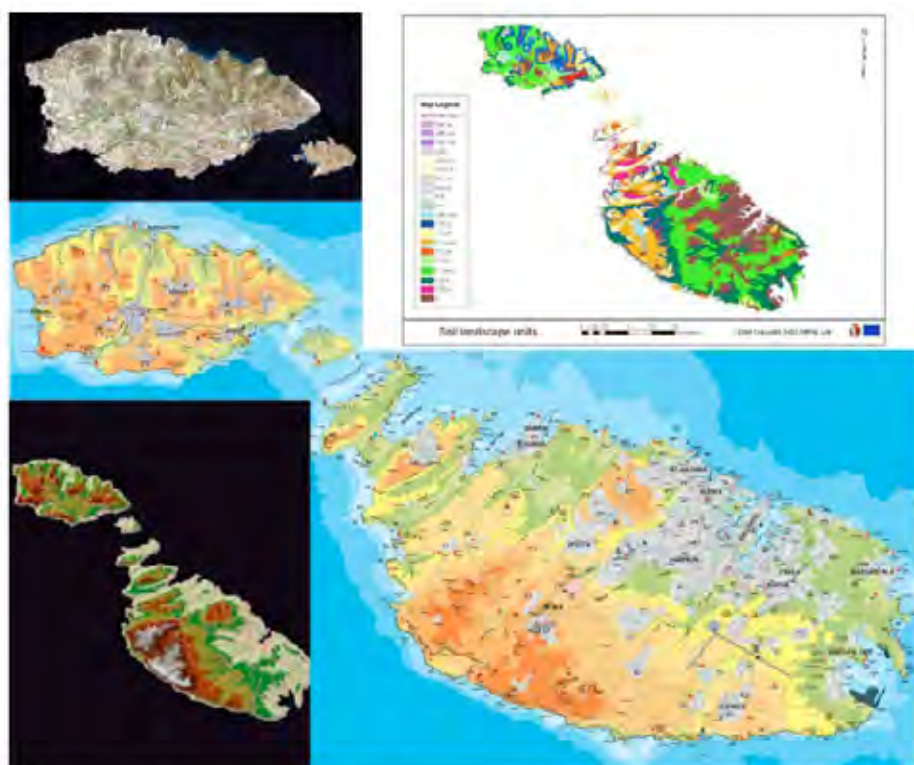


Fig. 10. Carte dell'Arcipelago maltese: altimetria e delle unità di paesaggio pedologiche. Immagine satellitare e restituzione della geografia dell'isola su base informatica

L'analisi funzionale non sommaria dell'organismo portuale evidenzia come questo, alle varie e articolate dimensioni che lo caratterizzano nei siti delle isole, spesso molto diversificati, non risulti affatto una realtà autonoma chiusa in sé, ma, piuttosto, sia parte di un grande e complesso sistema logistico a servizio dei mercati e del trasporto delle merci e della domanda generale di mobilità marittima (automobilisti, camperisti, pedoni), posto in essere dal proprio *hinterland* (di varia dimensione e natura) da un lato e dai territori con cui l'isola è o può essere relazionata. Il sistema comprende le infrastrutture di comunicazione e di scambio modale; sistema che sarà tanto più vasto quanto più ampie saranno le relazioni con territori continentali di riferimento e tanto più complesso quanto più vi si connettano ulteriori componenti della catena del trasporto (piattaforme intermodali e distributive, distretti) e componenti produttive caratterizzate da relazioni con i porti.

Ma un porto non è solo concepibile in termini di trasporto e produzione. Sono riconoscibili altri sistemi di relazioni che coinvolgono il nodo portuale, e che arrivano a comprendere anche la città ed il territorio limitrofo. Vi sono, infatti, ulteriori reti che comprendono anche aree di sovrapposizione funzionale, corridoi ambientali e storico-culturali, punti di innesto tra porto e città, profili urbani di affaccio sul porto, filamenti infrastrutturali a bassa densità di traffico e profonda penetrazione territoriale.

Da ciò consegue che ogni ragionamento sui componenti del sistema deve prendere in considerazione anche le modalità con cui ciascuno si rapporta agli altri, e ciò è tanto più corretto quanto più si rende complesso il sistema di relazioni valutando anche componenti immateriali come le condizioni macro e micro-economiche, le problematiche sociali, le relazioni culturali, etc.

L'insieme delle componenti materiali ed immateriali che fanno capo al nodo portuale e che sono in grado di produrre strutturazione spaziale, costituiscono il "parco portuale".

Possiamo, pertanto, definire il parco portuale come "Sistema integrato di relazioni fisiche ed immateriali tra il polo portuale e le reti marittime e territoriali". Considerando le relazioni tra i sistemi dei servizi di trasporto, delle infrastrutture, del verde, della mobilità e della sosta, delle risorse naturalistiche e delle emergenze storico-archeologiche disponibili nell'interland portuale, il parco portuale può costituire il principale motore di una nuova struttura relazionale porto-città-territorio volto:

- a garantire l'integrazione con le reti principali e secondarie e cioè migliorare l'interconnessione dal punto di vista infrastrutturale, organizzativo e logistico;
- a migliorare il sistema ambientale, territoriale e socio-economico delle aree portuali, valorizzando le risorse presenti (ambientali, storico-artistiche, culturali, etc.) ed integrandole con l'area portuale;
- a incentivare e incrementare i flussi turistici tenendo conto della capacità di carico dei sistemi territoriali e urbani coinvolti.

Le difficoltà sperimentate nei progetti di riqualificazione degli ambiti urbano-portuali delle isole

Utilizzando un termine meno equivoco, rispetto al confuso dibattito internazionale, possiamo sinteticamente affermare che si pongono, in relazione alle fasce urbane che gravitano su specchi d'acqua portuali, diverse questioni aperte, di metodo e di merito: concernenti i contenuti pianificatori e concernenti il modo di proporli ai fruitori delle città stesse.

1 – Gli studi urbani ampi e di merito

La prima questione è costituita dalla metodica degli studi per scegliere, nel caso di fasce esistenti, le funzioni idonee in eventuale integrazione, non certo automatica, qualificante delle esistenti, ove non sufficienti.

Infatti in genere la città tende ad affacciarsi direttamente su specchi d'acqua che spesso erano stati segregati e resi non fruibili, in tutto o in parte. E quindi a fruirli direttamente e semplicemente mediante opere di sistemazione ovvero, in alcuni casi, mediante il ripristino della linea d'acqua pregressa.

Appare chiaro che tale obiettivo non comporta la edificazione nuova degli spazi con volumetrie destinate a concentrazioni non equilibrate di attività, in assenza di studi urbanistici completi.

Semmai comporta il coinvolgimento nella riqualificazione degli ampi settori urbani più coinvolti o coinvolgibili e nel quadro di studi di dettaglio e piani urbani di dettaglio del genere, per intendersi, dei piani di riqualificazione del sistema distributivo esistente, opportunamente estesi alla universalità delle attività e alla mobilità/tempistica lenta (pur se ben connessa a quella più veloce).

Comporta, invece, una selezione, accurata e culturalmente / tecnicamente qualificata, di attività limitate e precisamente mirate di rivitalizzazione / fruizione / contemplazione ampia e di attività connesse alla mobilità via acqua, come, ad esempio, quella attivata nel golfo di Napoli.

In altri termini la riqualificazione non consiste, necessariamente, in occupazione volumetrica "generica" e a tappeto di spazi presunti come disponibili. Bensì, anzitutto, in previsioni di restauro di bordi acque compatibili con la dimensione stessa della pedonalità urbana, anche assistita meccanicamente.

Inoltre in sistemazioni qualificate degli spazi e introduzione consistente della vegetazione (anche ai fini di assicurare una futura qualità ambientale), secondo progettazioni esperte e mature, comprensive delle contestuali verifiche di inserimento nel paesaggio delle città stesse.

2 – Un percorso denso di coinvolgimenti

La seconda questione è costituita dalla metodica per determinare, nei limiti prima descritti, la piena assunzione di ruolo di una pro-

gettazione architettonica che, al contrario di quanto avviene spesso, oltre alla sua qualificazione morfologica e paesaggistica, punti più sulla continuità (che non significa affatto uniformità) con la forma urbana, ove già dotata di forte carattere, che sulla discontinuità e, soprattutto, pur nella autonomia compositiva, sia il frutto finale di un processo di maturazione della consapevolezza collettiva invece che oggetto di più o meno sbrigative formalità burocratiche.

Tale processo non può essere identificato con pronunciamenti istantanei ma deve svilupparsi nel tempo fin dalla prima immaginazione dell'idea stessa nei termini definitivi e finanziari. Tale processo deve comprendere passaggi di elaborazione, anche a ritroso, tramite i quali il progetto, invece di porsi come oggetto dato aprioristicamente e, inevitabilmente, in modo impositivo, prende vita e forza sempre maggiore in quanto adeguato, *in progress*, alle pieghe molteplici della vitalità e del paesaggio urbano consolidato e/o esaltato dalla evoluzione mediante reali coinvolgimenti, non certo passivi ma attivi e innovativi, delle convinzioni esistenti a priori.

Presentazioni prevalentemente spettacolari e fascinosi, non dotate di modi strutturali di autovalutazione, non sono consigliabili e contribuiscono piuttosto al fronteggiamento di apriorismi di limitato spessore culturale e civico. Tanto da fare arretrare ovvero non fare neppure iniziare lo sviluppo della metodica dell'utilizzazione delle elaborazioni scientifiche nell'ambito della pianificazione strutturalmente partecipata e auto valutata delle trasformazioni urbane contemporanee.

3 – La città portuale come categoria urbana

L'interesse per la città d'acqua portuale da parte della cultura urbanistica e architettonica può contribuire ad un approfondimento teorico e metodologico in grado di fornire nuovi spunti interpretativi della complessità legata al rapporto con l'acqua e alla presenza del porto.

Si registra da tempo un incremento della volontà da parte di architetti ed urbanisti di riflettere sul futuro delle città d'acqua in termini di qualità progettuale degli spazi che gravitano su specchi d'acqua.

La città d'acqua e in particolare la città portuale sembrano aver ri-acquisito centralità, dopo un periodo di sviluppo caratterizzato dall'assenza dell'urbanistica nelle ipotesi di urbanizzazione dei siti sull'acqua. Tant'è che siamo pervenuti all'assunto che il binomio città-acqua costituisca il «*passato, presente e futuro di un carattere genetico insostituibile, osservato attraverso i caratteri fondativi delle città d'acqua portuali*» (Tesi di Dottorato presso l'Università di Firenze).

Presupposto fondamentale è l'individuazione di un insieme di elementi costitutivi della struttura urbanistica della città portuale, la cui combinazione, funzione, organizzazione, possa costituire una sorta di patrimonio genetico ereditario e trasmissibile nel tempo, a partire dal primo nucleo fondativo, costituito, nella maggioranza dei casi, dal porto stesso.

La riconoscibilità di un'unicità delle trasformazioni urbane sull'acqua suggerisce il tentativo di delineare un campo di studio proprio, all'interno disciplina urbanistica generale, caratterizzato, in molti casi di studio, da una sorta di "riconquista del rapporto con il mare", che sempre di più si trova al centro dei piani urbanistici delle città d'acqua o portuali contemporanee.

Le città portuali possono essere quindi considerate una categoria specifica tra le più interessanti nel panorama delle diverse realtà urbanizzate, che si manifesta anche attraverso un rapporto con l'acqua tra i più complessi e eterogenei, che le fa essere un campo di studi specifico.

4 – La fascia urbana di gravitazione sull'acqua come luogo specifico

La morfologia urbano-portuale, diviene qualcosa di molto diverso, che sostituisce il semplice limite tra terra ed acqua, bensì un archivio di processi urbani di evoluzione, accrescimento, trasformazione, modificazione della struttura urbana, una fonte inesauribile di informazioni per comprendere l'essenza del rapporto città-porto-acqua ed affrontare con metodi più specifici il futuro della città portuale.

Il fronte porto-città è caratterizzato da un maggiore grado di complessità, in cui l'acqua è luogo ove si svolgono funzioni portuali e urbane, che vanno oltre i confini delle aree dedicate, ma si spingono e dissolvono nel territorio circostante, il retroterra. La complessità del fronte d'acqua portuale, inteso come luogo urbano in cui si concentrano le problematiche della città portuale, ha subito negli ultimi 30 anni un processo di ulteriore modificazione.

Nella città portuale il progressivo allontanamento della città dal bordo acqua, con l'espansione e l'ingrandimento del porto, realizzato la maggior parte delle volte, strappando terre al mare, ha condotto ad un allontanamento della città dal mare, ad uno spostamento dell'interfaccia, che è divenuto sempre più interno e sempre meno bordo d'acqua.

All'allontanamento della città dall'acqua, sia in termini spaziali che in termini di vitalità socio-economica, dovuti rispettivamente ad una traslazione orizzontale dell'interfaccia e ad uno slittamento verso l'esterno del fronte portuale, è connesso il presunto processo di rivitalizzazione, che vorrebbe attuare, quindi, in molte delle città fortemente connotate dalla presenza di un porto, che ne ha condizionato lo sviluppo fino a tempi recenti.

La complessità del rapporto città-acqua nella sua eterogeneità giustifica la sua assunzione a campo di studi specifico, che, a nostro avviso, non può essere né ignorato né ridotto a poco. Con l'obiettivo di un approfondimento teorico disciplinare ci si deve interrogare, infatti, sulle modalità di definizione ed individuazione di componenti urbane di riferimento, determinanti della struttura morfologica specifica della città portuale.

5 – La lezione della città portuale

Il porto è una struttura che nasce con la città, è la materializzazione del suo rapporto con l'acqua. Allora quali sono gli insegnamenti che possiamo ricavare da tutto ciò? Quale è la lezione?

La fondazione del porto si accompagna spesso, anche se non sempre, a quella della città stessa, denotando un rapporto inizialmente simbiotico tra struttura portuale e struttura della città. Il momento fondativo per molte città coincide, negli altri casi, con l'affermazione della propria identità portuale, tanto che il porto diventa un elemento costitutivo della città e suo principale riferimento sull'acqua.

Porto e città, sino al periodo pre-moderno, hanno rappresentato un'immagine unica della realtà, e ciò ha significato che le regole di costruzione dello spazio sono riuscite ad esprimersi in modo coordinato, con delle linee comuni.

Nel periodo che precede il XIX secolo molti porti, oltre ad essere luoghi funzionali allo scambio terra acqua, sembrano essere stati concepiti anche come luoghi che appartengono alla vita della città.

La loro caratteristica di spazio chiuso da moli ben definiti e protetti nasce dalla funzione principale che molti porti avevano all'inizio del loro funzionamento e cioè la difesa. Il risultato che ci è pervenuto ad oggi è ancora quello di una certa chiusura, nonostante le manomissioni dei periodi successivi, in cui molti porti sono stati privati delle mura e di moli spesso sono stati ampliati e semplificati.

Al porto inteso come struttura urbana può essere attribuito un «ruolo morfogenetico del porto nello strutturare territorio e città», ruolo che occorre tenere tutt'oggi in forte considerazione, onde prevenire fenomeni "affrettati" di ri-conversione di aree portuali, declassando senza un'opportuna considerazione delle potenzialità che tali terreni rivestono e possiedono proprio in virtù della loro appartenenza ad un patrimonio pubblico demaniale marittimo (Giraud Alain, 1988).

Il porto, inteso come struttura urbana e parte integrante della città, diviene in tale ottica, un elemento chiave, espressione della organizzazione spaziale urbanistica della città, oltre che elemento simbolo dell'identità urbana, pur avendo perso la propria centralità.

Il valore del porto urbano, da studiare e trasmettere alle generazioni future, consiste nella complementarietà dimensionale e nella proporzionalità tra specchi d'acqua e parti a terra. Ciò fa sì che il porto, nel suo complesso, sia un elemento di equilibrio dell'intero organismo urbano.

La sua forma è espressione di tale dimensione, conclusa, delineando una modalità di convivenza tra due realtà, attraverso un equilibrio delle parti, un'armonia, senza peraltro escludere la possibilità di svolgere molteplici e differenti attività. L'immagine più forte e significativa assimila il porto urbano a grande piazza su cui si affaccia la città.

6 – Alcune questioni di configurazione

Nei momenti storici di fondazione dei porti sono stati determinati i ruoli progettuali possibili, oggi, per le preesistenze architettoniche che hanno caratterizzato in passato le aree e fasce portuali delle città.

In molti casi, anche nel corso degli ultimi due secoli, la forma del porto, naturale adattato o artificiale, influenza direttamente la relazione primaria fra città e mare. Ma non solo. In casi importanti la forma del porto:

- coinvolge e conforma la città stessa, con la conseguenza che il paesaggio urbano è configurato con forza dalle due componenti inscindibili;
- ovvero configura complessivamente la città-porto, unitariamente concepita, con la conseguenza che il paesaggio urbano “consiste” nella unica configurazione coerente.

L'antico rapporto fra città e mare, nei casi significativi, è fondato sulla proposizione coerente di configurazioni decise e “forti”. Infatti nella gran parte dei casi mediterranei esse si inverano proprio negli elementi delle fortificazioni difensive. Come appare evidente:

- sia nei casi di formazioni urbane portuali poggiate su elementi naturali (insenature, golfi molto protetti, scogliere ed altro);
- sia nel caso di formazioni generate da forzature artificiali poggiate su dighe foranee, la città con porto “incorporato” appare, come è del resto logico, una “creatura intelligente” della mente umana a fronte delle esigenze del trasporto marittimo, del commercio e, non ultima, di supporto logistico della difesa navale di tali attività.

7 – Alcune questioni di competenza

In Italia la norma si è evoluta nel senso che è stato stabilito, almeno in linea di principio, che gli strumenti per la gestione delle aree portuali devono essere “compresi”, nella sostanza, negli strumenti urbanistici generali o, meglio, “intendersi” con essi.

In certi casi sono state tuttavia sviluppate interpretazioni poco chiare che hanno posto, in genere in modo artificioso o enfatico, la possibilità di conflitti di competenza, di diritto o anche di merito, fra la pianificazione generale - economica e urbanistica - e gli atti di gestione degli spazi portuali consistenti nel Piano Regolatore Portuale (PRP, L. Statale 84/1994 e succ. mod., art. 9) redatto dall' “Autorità Portuale” locale di nomina statale, e nel Piano Operativo Triennale (POT), approvato dal “Comitato Portuale” e soggetto a revisione annuale (attività portuali: strategie e quadro degli interventi) in coerenza col PRP e in attuazione del medesimo. Strumenti attuativi ulteriori sono il Programma Triennale dei Lavori Pubblici (L. 109/94) e il piano finanziario delle opere infrastrutturali interne e di collegamento.

Il Piano Operativo è, in genere, maggiormente e frequentemente utilizzato dagli Organi di governo e gestione: le “Autorità Portuali” (statali) per i porti commerciali principali, le Autorità Marittime (Capitanerie) per gli altri porti, la Marina Militare per i porti strettamente militari.

Fatte salve le decisioni e le competenze relative ai porti (o loro porzioni) di tipo strettamente militare, il Piano Regolatore (PRG) della città (comunale PRGC) e il Piano Particolareggiato di porzione urbana e di dettaglio (PRP) permangono come gli strumenti che investono, come appare ovvio e pacifico, anche le aree portuali (come tutte le altre comprese nel territorio comunale) e ne pianificano gli assetti infrastrutturali, funzionali e dimensionali/insediativi nonché i servizi di vario livello comprese le attrezzature pubbliche, quelle di uso pubblico e le aree non edificate.

Non ci sembra che l'aver utilizzato nelle disposizioni di legge, sia in passato che attualmente, il termine “piano regolatore” anche per denominare l'atto principale di “programmazione” dell'uso degli spazi disponibili nell'ambito portuale e di inquadramento delle opere marittime da mantenere, migliorare o anche potenziare e creare e quanto altro (Piano Regolatore Portuale), debba necessariamente provocare dubbi ragionevoli circa presunti conflitti di competenza e sovrapposizioni.

Infatti il Piano regolatore della città o del settore urbano è e deve essere prodotto della disciplina urbanistica, precisamente della disciplina della pianificazione urbanistica, con contenuti di assetto morfologico (tridimensionale!), funzionale e distributivo, infrastrutturale e paesaggistico a lungo termine e, oggi, comprensivo anche della verifica preventiva degli impatti ambientali complessivi e, in alcune Regioni, del piano della Mobilità urbana (merci e persone) e del piano di regolazione della tempistica urbana.

Nell'ultimo quindicennio i piani urbanistici di dettaglio, pur mantenendo la fondamentale natura di piani regolatori particolareggiati (assetto planivolumetrico e morfologico-funzionale) hanno assunto scopi, contenuti e - soprattutto - modalità di tipo nuovo e, in genere, si sono trasformati in strumenti progettuali cui si intende assicurare finanziamenti, tempi attuativi e operatori certi e per cui, diversamente dal passato, sono previste selezioni nazionali (“bandi”) per l'assegnazione di contributi finanziari parziali dello Stato. L'ampia tipologia di tali strumenti ha assunto la denominazione sintetica di “programmi complessi” per l'entità delle partecipazioni.

Assai spesso le Amministrazioni comunali delle città portuali hanno attinto a tale tipologia di programmi (PRU, PUR, PRUST, PRIUSS e così via), all'interno dei quali dovrebbe però essere sempre “contenuto” un piano urbanistico di dettaglio o particolareggiato. La tradizionale planimetria catastale con elenco e dati delle proprietà di acquisire e il programma finanziario vengono in genere sostituiti dagli accordi o dai patti o comunque atti convenzionali in cui viene assicurata sia la disponibilità degli immobili che le partecipazioni finan-

ziarie temporalmente certe. La più recente evoluzione delle forme di “concertazione” è data dalla formula delle Società di Trasformazione Urbana o STU, a compartecipazione comunale e privata, cui sono assegnati globalmente i compiti operativi attuativi delle previsioni dei piani urbanistici di dettaglio. Questi tuttavia non hanno sempre assunto il principio dell’interesse generale che è indissolubile dalla corretta applicazione della disciplina urbanistica e devono quindi essere attentamente valutati caso per caso, specie quando si fondano su consistenti variazioni strategiche delle previsioni urbanistiche o territoriali relative alla città e/o al territorio.

Molto utilizzata, specie nel caso dei porti diversi da quelli principali, è poi la procedura degli “accordi di programma” nonché quella denominata “conferenza dei servizi”, ambedue definibili come tavoli a partecipazione multipla in tempi unificati, di semplificazione e accelerazione procedurale.

Lo strumento che disciplina e regola la dislocazione e la tipologia delle attività economiche tipiche dell’interscambio nell’ambito strettamente portuale o, meglio, del settore specialistico costituito dall’ “ambito portuale” è, e non può che essere, per natura e definizione e, peraltro, per competenza dell’autorità settoriale e specialistica preposta, un “programma”, autonomo e quindi pienamente libero da condizionamenti impropri nel campo specifico della gestione degli spazi (già oggetto di pianificazione cosiddetta “sovraordinata”) in cui si espongono le previsioni e le decisioni (fino alle coperture economiche prospettate) concernenti prima di tutto la utilizzazione degli spazi e degli immobili, come esistenti e destinati nel porto, ma nell’ambito della migliore evoluzione della logistica relativa alla mobilità ed all’interscambio quanto più avanzato possibile delle merci e delle persone. Quindi, se del caso, anche le previsioni e le decisioni concernenti il miglioramento qualitativo e le opere conseguenti e lo sviluppo quantitativo di tali spazi in ordinaria coerenza attuativa (come può e deve avvenire) con le previsioni urbanistiche, che, naturalmente, devono essere capaci anch’esse di evolversi tempestivamente.

Inoltre il Piano del porto ha valenza temporale media e si attua tramite programmi pluriennali con valenza temporale breve e con coperture finanziarie ravvicinate, la cui natura può essere disciplinarmente paragonata semmai, fatta salva la caratteristica di settorialità dell’ambito portuale, al programma pluriennale di attuazione dello strumento urbanistico generale, introdotto nel 1971 ma ben presto reso facoltativo, cioè dello strumento cui è affidato il raccordo fra pianificazione a monte, risorse certe e tempi certi di attuazione.

Risulta perciò necessario distinguere bene fra la natura disciplinare e generalistica di un piano di una città (o di una porzione significativa e ben inquadrata) di città da quella settoriale e nettamente gestionale del piano del Porto.

La parte del piano del Porto che si riferisce a previsioni di nuovi spazi portuali sottratti al suolo o all’acqua non può che essere la conferma, con dettagli, del piano della città intera ove dotata di Porto.

Il piano della città, in quanto strumento generale di carattere funzionale e morfologico, “deve” estendersi alle previsioni tutte relative al suolo o all’acqua, senza equivoci rinvii.

La parte del piano del porto che si riferisce agli spazi portuali esistenti, e confermati come tali nel piano urbanistico della città, deve essere naturalmente assegnata all’attività esecutiva di gestione senza interferenze.

In genere gli spazi esistenti sono articolati o articolabili in:

- industriale (di appoggio diretto a stabilimenti produttivi);
- commerciali prevalentemente per merci generiche;
- commerciali per container;
- commerciali per traghetti passeggeri e misti passeggeri-autotreni e simili-rimorchi;
- per approdi crocieristici;
- per approdi e servizi di naviglio da pesca;
- per approdi e servizi di tipo diportistico;
- per attrezzature di servizio e supporto;
- per attrezzature di controllo o deputate alla sicurezza;
- per servizi turistici etc.

In genere il controllo statale sui progetti portuali si applica, anche o soprattutto, ad alcune valutazioni del tipo di quelle di impatto ambientale.

A seguito di importanti provvedimenti si è aperta di recente una fase in cui non appare più decisiva la protezione mediante cinte con pochi varchi degli ambiti portuali e in cui si pone la questione metodologica, tuttora da sviluppare adeguatamente, della definizione dell’ambito territoriale ottimale degli spazi di tipo portuale. Ricerca che non si conclude necessariamente con il loro ridimensionamento o la semplice eliminazione delle barriere artificiali fra porti e città, dato che si sta via via introducendo il nuovo concetto di piattaforma logistica multipla, composta cioè da una molteplicità di siti programmaticamente connessi almeno a livello regionale o interregionale.

I piani o, più propriamente i programmi operativi portuali, pluriennali e annuali, in genere vengono approvati dai consigli o comitati portuali: si tratta, appunto, di programmi di opere specifiche finanziate o da finanziare non identificabili o classificabili come strumenti previsionali di sviluppo complessivo e di organizzazione generale dello spazio, comprendenti cioè la dislocazione delle funzioni urbane di tipo innovativo o strategico.

Le trasformazioni degli spazi portuali singolarmente intesi e/o del complesso logistico portuale possono essere e in genere sono molto veloci e mal sopportano in tempi ordinari della pianificazione urbanistica. Esse devono quindi poter essere, a nostro avviso, quanto più possibile autonome e autovalutate. Deve e può essere autovalutata la coerenza con gli strumenti della programmazione economica del territorio nella dimensioni, statali, regionali provinciali /

compartimentale (compreso i cosiddetti piani dei trasporti e simili), la coerenza con gli eventuali strumenti della pianificazione territoriale complessiva o settoriale (disciplina diversa dalla pianificazione urbanistica) di tipo regionale o provinciale/compartimentale, la coerenza con gli strumenti della pianificazione urbanistica in genere comunale o intercomunale ovvero, ove del caso, di tipo particolareggiato / assetto planivolumetrico.

Anziché sfuggire agli strumenti della pianificazione si tratta semmai di prendere consapevolezza della necessità di trasformarli a fondo, di trasformarli in strumenti di un processo permanente e di selezione in tempo reale delle soluzioni ottimali.

Inoltre finora regimi nazionali relativamente diversi hanno caratterizzato la procedure e gli strumenti relativi alla valutazione di impatto ambientale. La normativa comunitaria e statale sulla valutazione preventiva di impatto di piani e programmi (VAS) può costituire una base per un maggiore ruolo nell'apprestamento di quadri conoscitivi scientifici e di orientamento della conseguenti valutazioni preventive.

8 – Approccio metodologico alla progettazione della città portuale

La riflessione sulla valenza del porto urbano come repertorio da cui attingere, da un lato ed il superamento di una logica funzionalista dall'altro, ha condotto a sperimentare l'iniziativa di un Master di tipo nazionale, con sede decentrata a Livorno, curato dal Laboratorio interdisciplinare ed interateneo *"Water Front e Mobilità"* dell'Università di Firenze.

Il Master intende porre limiti alla carenze di capacità professionali, metodologicamente impostate, di progettazione accurata, urbanistica e architettonica, nelle città marittime e portuali del Mediterraneo e, in specie, del Tirreno. Il Master infatti propone l'introduzione piena, nella cultura della progettazione urbana, di conoscenze e metodiche relative alla specifica progettazione delle parti marittime, fluviali o lacustri delle città, ivi compresi gli ambiti portuali e gli approdi diportistici attrezzati nonché delle parti - spesso coincidente e/o adiacenti, costituite da ambiti, dismessi da riattivare ovvero da realizzare ex novo, dei nodi e servizi di interscambio modale dei trasporti di passeggeri e di merci quali autostazioni, stazioni ferroviarie, stazione dei trasporti aerei di aria tipologia, porti complessi o specializzati e quanto altro.

L'obiettivo è perfezionare i partecipanti nella tematica progettuale relativa all'assetto ottimale del fronte sull'acqua delle città portuali, nell'ambito del rinnovato interesse per la determinazione di una più elevata qualità spaziale di tali luoghi urbani cospicui, caratterizzati da "contemporaneità" temporale e sovrapposizione spaziale di molteplici attività specifiche di livello territoriale di utenza nonché da "complessità" di particolari attività urbane di interesse generale.

Integrazioni città porto

Se si opera una sintesi dei punti di forza su cui fondare una corretta qualificazione delle migliori integrazioni città porto, emergono prioritariamente i seguenti obiettivi:

- implementare la concezione del porto anche come luogo del tempo libero sul mare e di variegate specie di attività urbane ordinarie;
- concepire le attività di servizio trasportistico come attività cittadine ordinarie;
- alimentare i servizi crocieristici (turisti senza auto) vicino ai centri delle città;
- decentrare il traffico indotto dai porti diportistici;
- integrazione città porto come eredità culturale e punto di partenza della riqualificazione;
- qualità ambientale come priorità e opportunità di conservazione e valorizzazione paesaggistica;
- identità storica molto ricca da conservare e riqualificare;
- ottimizzazione dell'offerta diportistica;
- ottimizzazione collegamenti intermodali e progettazione di spazi adeguati, per garantirli;
- razionalizzazione e riqualificazione degli spazi a terra;
- ripristino, e intensificazione dei collegamenti con le isole (per la Toscana proprio l'Arcipelago toscano e non solo) che offrono molti come risorse paesaggistiche, storico-culturali, luoghi da identità molto forti; attività turistica (mare e sole), naturalistico-marine, sottomarine, faunistiche, attività di sport acquatici, trekking, escursioni e quanto altro;
- iniziare semplicemente con un riutilizzo e ripristino delle infrastrutture presenti ma dimesse (ferrovie, stazioni san marco, aree dimesse anche di dimensioni ridotte ma sempre molte e sparse, in genere, proprio nelle area portuale o ex portuali ed altro);
- valorizzazione dei monumenti e reperti storici e architettonici del passato, abbondantemente presenti nei porti, e conseguente ripristino di dell'identità storico-culturale-architettonica dei siti;
- valorizzazione degli aspetti trasportistici delle attività portuali, con adozione dell'intermodalità come strumento principale della valorizzazione stessa tramite cura dei tempi e delle attrezzature per arrivo/allontanamento, sosta, intrattenimento qualificato;
- introduzione del trasporto meccanizzato dei bagagli e, più in generale della modellistica dell'interscambio avanzato tramite modellistica planimetrica e altimetrica dell'interscambio per passeggeri e per merci.

Rete stabile fra città portuali e costiere

La realizzazione della rete stabile, materiale e immateriale, è un importante obiettivo a termine che richiede tappe conseguenti, previa “cernita preliminare” degli elementi urbani che possono comporre la rete ovvero costituirne una successiva estensione, operata sulla base di elementi economico-geografici e trasportistici.

La prima tappa può essere costituita dalla raccolta e dalla sintesi dei “requisiti”, comuni e/o di eccellenza anche non comuni, della rete complessiva di città, valutata in riferimento al contesto esterno alla rete stessa. Ne saranno perciò indicati i requisiti poco suscettibili di sviluppo e quelli consistentemente suscettibili di sviluppo competitivo e di valorizzazione a livelli alti e altissimi. Essa costruisce l’ossatura potenziale, “capace” di condurre la rete a sistema, ma non ancora operante e da rendere operante attraverso le “azioni” che il progetto indicherà.

La seconda tappa può essere costituita dalle specificazioni delle “qualifiche” proprie, in termini di “risorse” ed a fini competitivi e di “innalzamento” quali quantitativo, di ciascuno dei componenti urbani della rete o, in alcuni casi, di comparti eccezionali significativi presenti nel territorio contestuali delle città. Lo scopo primario della fase sarà il riconoscimento, mediante schedatura analitica delle singole città portuali costiere e isolate, di similitudini, differenze, concorrenze non componibili per motivi configurativi e strutturali vantaggiosi, concorrenze componibili con integrazioni funzionali o di mobilità, elementi primari di valorizzazione comune, interazioni attuali e potenziali nel campo della qualità della vita urbana, dei trasporti, dell’ancoraggio culturale e formativo e quanto altro di tipico che possa stimolare investimenti coordinati di livello comunitario o internazionale e benefici integrati.

La terza tappa può essere costituita dalla indicazione del programma di azioni e/o progetti istituzionali, pubblici, misti, privati etc, definiti e stimati (tempi e costi) che siano:

- capaci di intersecare urbanisticamente e materialmente fra loro le città e i porti o le rive attrezzate, in alternativa alla pregressa separazione forzata;
- capaci di connettere, in termini di mobilità sostenibile e moderna, le città e i porti o le rive attrezzate, a beneficio della estensione della vita sociale e della eliminazione di barriere e ghettizzazioni;
- capaci di innalzare sempre più, nel tempo, l’integrazione fra gli elementi urbani della rete indipendentemente dall’appartenenza nazionale - in settori dotati o dotabili di “richiamo” internazionale di flussi economici e connessi investimenti;
- capaci di favorire “l’accesso alle funzioni rare e ai servizi pubblici”, in settori competitivi (per consistenze e livello) in campo euro mediterraneo e internazionale in genere;

- capaci di incrementare in modo consistente e misurabile la qualità e l’efficienza, nel complesso della rete:
 - dell’occupabilità della forza lavoro nei settori individuati come strategici, tipici o di eccellenza.
 - delle qualità ambientali sperimentabili o apprezzabili, compresa la qualità del paesaggio e delle opere dell’arte e dell’ingegno;
 - degli strumenti della sanità pubblica e privata e quelli sociali;
 - della fruibilità reticolare del complesso dei beni culturali, volta all’incremento della capacità attrattiva oltre che a quello della domanda culturale in ambito di rete.

La quarta tappa può consistere nella elaborazione sperimentale, su casi indicati da partenariati specifici, di configurazioni di fronti portuali o costieri sia continentali che isolani:

- alternative alle attuali ed esemplificative degli obiettivi delle fase precedenti;
- tali da costituire, in se, motivazione dell’attrattività internazionale per qualità formale ed eccellenza delle attività permanenti e/o temporanee allocate;
- dotate di sistemi di mobilità, ordinaria o meccanizzata, di avanguardia tecnica e gestionale;
- tali da garantire l’applicazione di criteri di alto livello qualitativo per quanto concerne la sicurezza delle persone e dei beni;
- tali da garantire l’applicazione delle metodiche del restauro architettonico e del recupero urbani alla valorizzazione del patrimonio storico-monumentale (in specie delle fortificazioni antiche) e del patrimonio urbano e spaziale in genere;
- tali da garantire una gestione avanzata e sostenibile degli spazi pubblici e di uso pubblico, dei tempi e degli orari delle città.

La quinta tappa, anche contemporanea alla quarta, può essere costituita dalla costruzione di un percorso di interrelazioni fra le Università presenti nell’area interessata dalla “rete”, volta alla istituzione di un gruppo di Master post laurea triennale e quinquennale, di I e di II livello, possibilmente aperti a discenti di tutto il mondo, senza limiti, volti a “lanciare” l’alta formazione nell’ambito della rete stessa, in alcuni settori strategici, quali:

- la valutazione effettivamente e completamente interdisciplinare degli impatti delle trasformazioni e degli interventi (ad esempio depositi di materie pericolose, degassificatori e simili; grandi infrastrutture etc), al momento oggetto di trattamento da parte di strutture dequalificate e poco autonome culturalmente scientificamente);

- la progettazione interdisciplinare dei *waterfront*, intesi come occasioni di competitività urbana di livello;
- gli studi specialistici sui siti portuali storici o dismessi o dismettibili e sugli eventuali trasferimenti o rinnovi;
- gli studi specialistici sulla mobilità pedonale e ciclabile assistita o meccanizzata;
- gli studi sulla gestione dei parchi naturali e dei parchi attrezzati;
- la gestione dei parchi portuali e dei distretti retro portuali per il trattamento parziale delle merci;
- la gestione moderna e assistita del trasporto marittimo delle merci;
- la gestione moderna e assistita del trasporto passeggeri e del sistema delle crociere.



Fig. 11. Canale di Sicilia

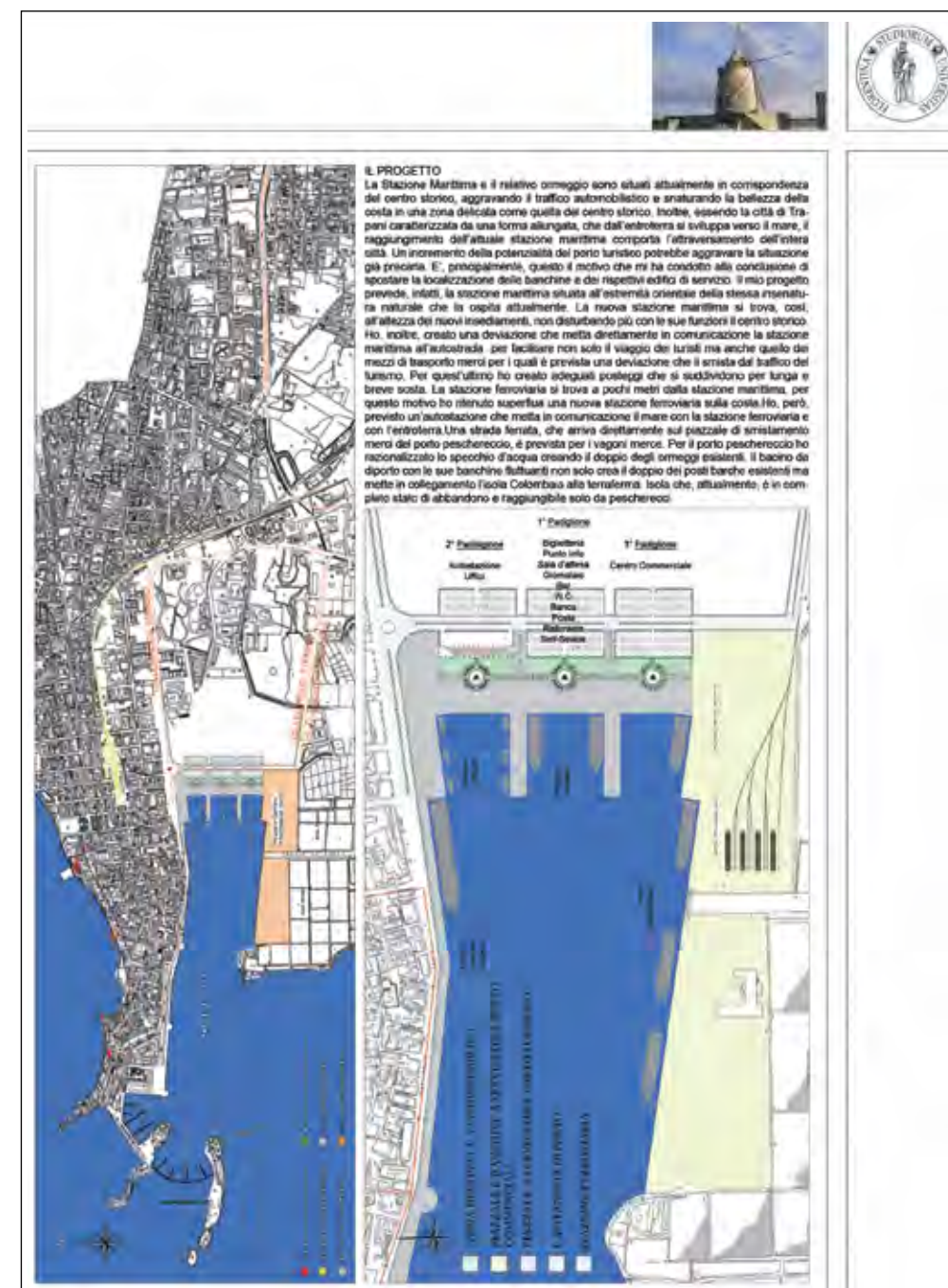


Fig. 12. Città con porto di Trapani

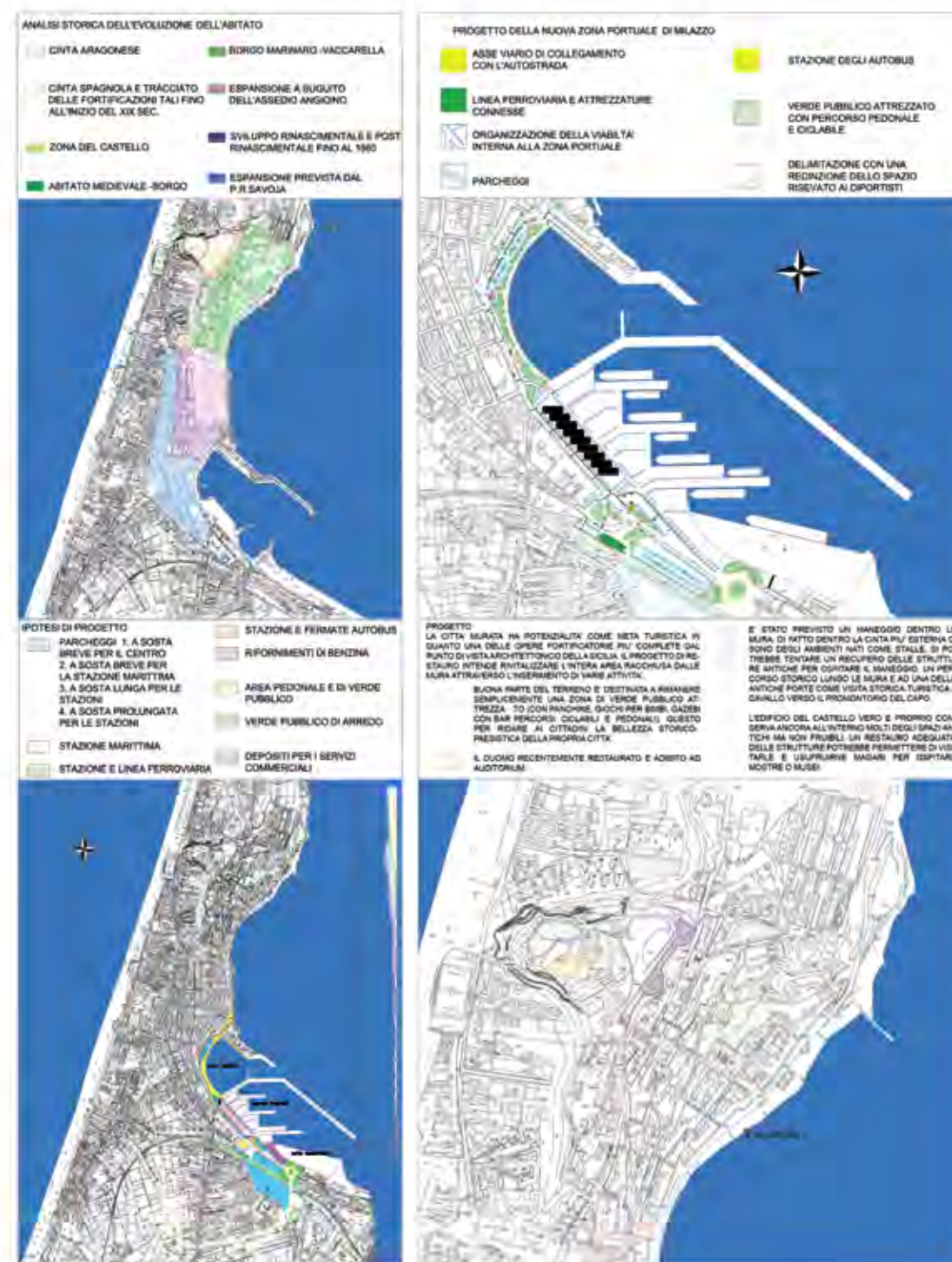


Fig. 13. Città con porto di Milazzo



Parte Seconda
Strategie
di rigenerazione e sviluppo
nelle città-porto
dell'Arcipelago Mediterraneo



Fig. 16. Lungomare e porto di Bastia (seconda città con porto della Corsica)



L'esperienza di Portoferraio e delle città insulari in rete

Mauro Parigi

Premessa

“*Arcipelago Mediterraneo*” può sembrare un titolo ambizioso, ma non lo è, perché il progetto finanziato dall’U.E. e coordinato dal Comune di Cagliari si pone come obiettivo proprio il confronto tra città insulari del Mediterraneo.

L’ambizione?

Ricerca e definire linee guida per un approccio corretto e produttivo alla riqualificazione e al recupero delle città storiche insulari. Nello specifico, dei *waterfront*. Tema urbanistico da tempo oggetto di studi ed esperienze progettuali, di trasformazioni, quasi mai scandagliato per ricercare una metodologia di approccio. Tema privilegiato perché da tempo la città si confronta con esso e dal 2007 ad oggi sta portando a compimento gli strumenti di pianificazione urbanistica generale e particolareggiata per recuperare il *waterfront* tramite una complessa operazione di rigenerazione urbana imperniata sul binomio cantieristica da diporto-porto turistico.

In questo contesto il progetto “*Arcipelago Mediterraneo*”, con il supporto delle Università di Firenze e Pisa è stata una occasione importante di approfondimento delle problematiche, di confronto con altre esperienze similari superando così anche il riferimento, ormai di maniera, ad esperienze anche datate di trasformazione, come Barcellona, che peraltro hanno come sfondo città capitale, dove il *waterfront* è la sintesi di una economia metropolitana complessa a cui si rivolgono peraltro ampie aree regionali.

L'esperienza di Portoferraio

Portoferraio nasce come città-porto-fortezza quale strumento essenziale della politica espansionistica del piccolo granducato mediceo che sul mare, come sulla gestione del credito, costruisce la sua forza, che andrà ben oltre la sua dimensione territoriale e demografica. Poi “rinascere” col breve regno di Napoleone, che dà impulso alla nascita della città moderna con la trasformazione della chiesa del Carmine in teatro, la realizzazione dell’ospedale, la stessa realizzazione della residenza urbana dell’imperatore. Una città che rimane comunque all’interno delle mura medicee; oltre, si trovavano altre fortificazioni e il va-



Fig. 1. Catasto Leopoldino, Portoferraio

sto impianto delle saline che occupava il fronte mare dal centro storico alla sponda opposta della rada, in località S. Giovanni.

A cavallo tra 1800 e 1900, però, Portoferraio conosce una terza stagione, quella industriale: l'acciaieria che trasforma il minerale elbano. Un evento che trasforma gli elbani da contadini in operai, contribuisce seppure limitatamente alla diversificazione della società locale, travolge tutto quanto sta all'esterno del centro storico di Portoferraio. Le saline diventano area industriale tramite colmate successive di terreni naturali prima di loppa, d'altoforno poi. Ma l'acciaieria muore con la seconda guerra mondiale che lascia una spianata di terreni che progressivamente verranno occupati dalla città moderna, spesso senza un disegno organico, in parte rincorrendo, soprattutto sul fronte mare, il mito della reindustrializzazione assistita dai finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno, che lasciano un'incompiuta. Quindi, l'immagine disfatta di oggi, a cui barche all'ormeggio e il cantiere navale conferiscono un annuncio di possibile futuro, dato atto che a partire dagli anni '60 del secolo scorso prende avvio la fortunata vicenda dell'economia turistica che solo oggi, nella crisi economico finanziaria globale, sembra scontare difficoltà forse più ampie, inquadrabili nella fine di un ciclo.

Fig. 2. Portoferraio, stato attuale del porto



Lo stato dei luoghi

Se le vicende più lontane hanno prodotto l'azzeramento della vasta trama delle saline, di queste rimane traccia solo nella viabilità che ripercorre i margini delle saline: Via Carducci e Via Manganaro, Via Zambelli e Viale Tesei, Viale Cacciò, Via degli altiforni, e ancora la via del fosso di Riondo e lo stesso fosso; dal bacino salmastro delle terme, le vicende più recenti sono segnate dalla scelta di realizzare l'insediamento artigianale-industriale delle Antiche saline che al contempo decreta, per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, la sostanziale inefficacia della gestione del vincolo ex legge 1497/1939 imposto nei primi anni Cinquanta del secolo scorso. Ricordare questo non ha alcuna valenza polemica, ma la rilevazione dello stato di fatto e della vicenda di cui questo stato di fatto è il prodotto, serve ad inquadrare una esigenza di una riqualificazione insediativa, a partire dalla ricostituzione di un *waterfront* che, almeno per parti, presenti caratteri di omogeneità che ne facciano un elemento distintivo ed identificativo. Ripensare un *waterfront* che, sperimentalmente, induca pure ad un ripensamento delle



Fig. 2. La piazza marittima della rada, dalle Antiche Saline alla Torre del Martello



Fig. 4. Catasto Leopoldino, dettaglio di Portoferraio con la Darsena Medicea

politiche di trasformazione territoriale e faccia inclinare decisamente la pianificazione prossima futura verso la riqualificazione del tessuto urbano senza erodere spazi liberi ai margini, cioè operi per densificazione con interventi di sostituzione edilizia e ricostruzione di tessuti e trame urbane che si riconoscono in un comune patrimonio di stili e caratteri, a partire dall'obbligatorio ricorso alla bioarchitettura come componente funzionale e fondante di una *smart city*.

Più delle parole parlano le immagini:

Fig. 5. La Darsena Medicea e il centro storico visti dall'alto

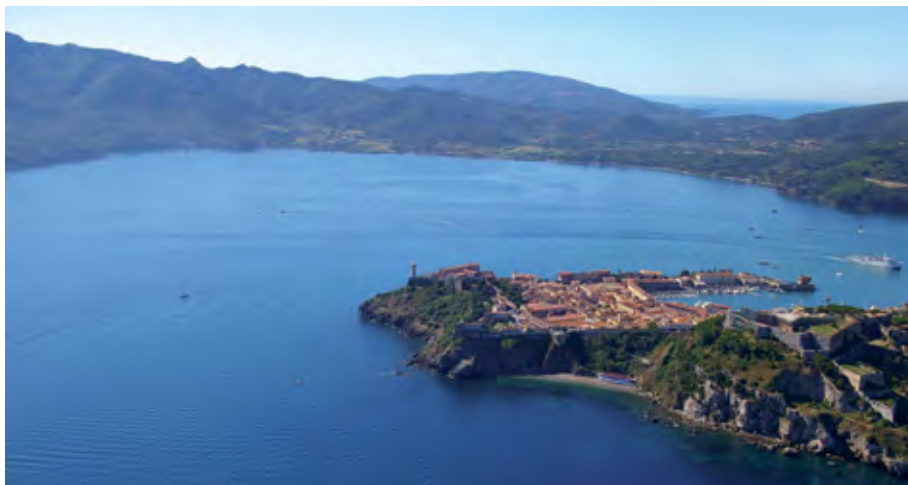


Fig. 6. La Portoferraio moderna, assemblaggio di edifici di diverse caratteristiche tutte comunque di scarso valore



Fig. 7. Uno dei pochi affacci sull'acqua possibili da Viale Tesei, inutile sottolineare l'attuale marginalità e di converso le potenzialità di una adeguata sistemazione delle aree a terra e a mare



Fig. 8. Il porto cantieri, un'area industriale da riqualificare e rigenerare



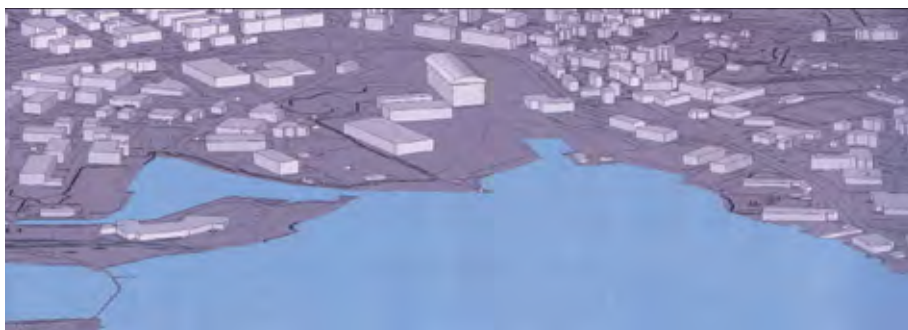


Fig. 9. La frammentazione edilizia e la carenza di disegno urbano esaltati in una elaborazione grafica con vista volo di uccello dell'area del porto cantieri pur nella uniformità della semplice schematica rappresentazione planivolumetrica degli edifici

Le idee progettuali, i perché del progetto

Il progetto di Portoferraio non intende proporre semplicemente la realizzazione di un porto turistico; intende definire un sistema integrato di filiera imperniato su una adeguata ricettività nautica, ma complementare alle attività di produzione, riparazione, rimessaggio, rinnovazione (*refitting*) delle imbarcazioni ed alla riqualificazione o rigenerazione di un vasto ambito urbano in degrado.

D'altra parte la nautica da diporto massimizza i suoi effetti in termini economici ed occupazionali perchè si compone in una logica di filiera, di attività costruttiva di barche ed accessori, di servizi alla produzione e a valle della produzione, di attività commerciali e turistiche, urbane in genere, come affermato dal prof. Dario Boote dell'Università di Genova: «i posti di lavoro li creano i porti che abbiano una forte attività cantieristica o siano direttamente legati all'industria nautica, come Porto Lotti a La Spezia, perché garantisce un lavoro di assistenza tecnica e allestimento per le barche nuove; oppure Varazze, dove esiste un forte coinvolgimento dei cantieri Baglietto della Azimuth con un centro di ricerca». E peraltro, a con-

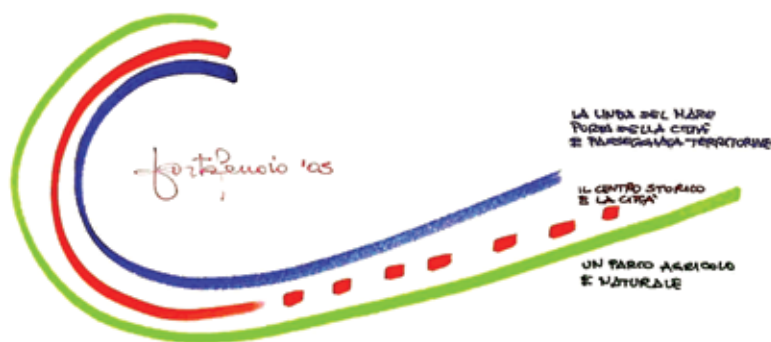


Fig. 10. Le caratteristiche del sito riassunte nel logo del Regolamento Urbanistico

ferma, si può evidenziare che in un contesto diverso, a Livorno, Benetti-Azimuth ha 200 addetti diretti, ma ogni giorno in media in cantiere ci sono circa 800 addetti e talune volte sono all'opera oltre 1000 unità, mentre l'indotto, nel complesso, si estende a circa 300 imprese.

In linea generale, vari studi evidenziano che la nautica da diporto, senza indotto turistico, genera 1 unità di lavoro a monte (cioè nei servizi alla produzione) per unità di lavoro occupata direttamente, e 2 unità a valle. Ma se si considera l'indotto turistico i rapporti di cui sopra raggiungono la quota significativa di 8 in totale. In altre parole è evidente che solo nella filiera si massimizzano gli effetti economici ed occupazionali.

Deve essere valutato inoltre un altro elemento: in Toscana si concentra l'11.64% delle imprese del settore nautico presenti in Italia, ma in Toscana si concentrano, per tradizione, le più grandi e qualificate imprese del settore che prima erano una peculiarità di Viareggio ma oggi sono una peculiarità regionale, se si pensa che in provincia di Livorno ci sono 642 imprese nel settore per 2805 addetti, e che imprese del settore crescono per numero e dimensione a Massa e nell'area pisana, e in provincia di Grosseto.

Insomma sussistono molte ragioni per questo progetto ed un ulteriore motivo che lo avalla risiede nella scarsità di spazi di cui dispongono molti cantieri navali nelle sedi storiche, e in Italia insistono 7 dei primi 20 cantieri a livello mondiale; l'Italia è tra i primi 10 Paesi che detengono la maggioranza assoluta della produzione di imbarcazioni nel mondo - si parla di nautica da diporto di medie e grandi dimensioni -, l'Italia cumula il 50% dei progetti commissionati nel 2007; la produzione nautica si va orientando, per scafi e sovrastrutture, all'uso dell'acciaio e dell'alluminio, materiali per la cui lavorazione la Toscana ha un primato anche se sconta un deficit di attrezzature di servizio come bacini di alaggio e carenaggio idonei per imbarcazioni da 20-25 mt. in su; mentre gli scafi in vetroresina rimarranno progressivamente prerogativa delle imbarcazioni medio piccole, cioè quelle che per quanto presenti in numero rilevante producono minori ricadute economiche ed occupazionali essendo peraltro diffuso il fai da te o il ricorso a piccoli centri di servizi.

Sono questi indicatori che fanno propendere per un progetto di filiera, un progetto che non nega il rapporto con il turismo, anzi ne costituisce un completamento, offrendo al turismo stesso nuove opportunità fuori dalla logica della fruizione balneare estiva.

Ovvero la logica di filiera introduce una complessità che va governata, ma che può avere solo ricadute positive. Infatti la costruzione e riparazione delle imbarcazioni di medie e grandi dimensioni, per l'indotto che determina, può motivare imprese locali esistenti o stimolare la nascita di nuove, come determinare la presenza di flussi di unità di lavoro di imprese fuori sede che abbisognano di servizi quali alloggi, ristorazione, servizi per il tempo libero dal lavoro, etc.. Ancora,

il legame particolare che si determina tra costruttore e armatore per quella che comunque è una costruzione particolare, personalizzata, cioè la cosiddetta fidelizzazione, induce l'armatore, o chi per esso, ad una presenza più o meno continua in cantiere in fase di costruzione e di manutenzione; altrettanto, le imbarcazioni di medie e grandi dimensioni vengono quasi costantemente presidiate. La disponibilità di posti barca per imbarcazioni di maggiori dimensioni fa sì che si attivino flussi di presenze costanti, mentre, unendo la presenza delle imbarcazioni a servizi alla persona qualificati (di tipo alberghiero, residenziale, sportivo, infrastrutturale - cioè aeroporto e/o eliporto - termale) si creano le condizioni per quello che possiamo definire come un ulteriore segmento turistico, magari non caratterizzato da numeri elevati in termini assoluti, ma certamente moltiplicatore di spesa e occupazione, considerata la qualità dei servizi richiesti. Per quanto riguarda invece i riflessi sulle infrastrutture un turismo di questo tipo potrebbe avere influssi solo positivi, ad esempio sulla attività dell'aeroporto elbano sia per il traffico di linea, sia per il traffico privato.

Tutto questo senza incidere su i flussi estivi, che rimangono essenziali, che, proprio perché si realizza la condizione di presenza dei servizi di filiera, sono ancor più interessati a scalare il sito.

In questo contesto si intende inserire Portoferraio.

Le idee progettuali, il progetto

La particolare configurazione del sito, le scelte localizzative consolidate nel tempo e sostanzialmente condivise da forze politiche diverse nell'arco di tre lustri, l'articolazione del programma di settore, di cui la variante al Piano Strutturale è lo *starter*, consentono di poter cogliere le opportunità prima individuate, garantendo al tempo stesso servizi e approdi anche ad altri segmenti, cioè quelli della nautica medio-piccola, quelli della nautica che possiamo definire sociale.

Se l'obiettivo era ed è il riassetto dell'area e ampliamento del *waterfront* urbano, il progetto non si doveva conseguire come accettazione di proposte altrui, fatti non previsti o comunque determinati altrove, ma come scelta propria. Per questo il programma di settore oltre a prevedere la definizione dei vari ambiti era funzionale ad approfondire le previsioni dettagliandole non solo in termini descrittivi e normativi, ma anche in termini fisici. Ed era chiaro sin dall'origine che, per comparti, si doveva realizzare:

- il Porto Turistico: cantieri per almeno 500 nuovi posti barca;
- ristrutturare e riqualificare aree e urbane degradate (via Tesei rotatoria Via Manganaro);
- preservare le aree per la nautica minore anche con la realizzazione di un alaggio pubblico in abbinamento all'alaggio privato Sales, la realizzazione di porti a secco, la riorganizzazione degli

ormeggi esistenti e la ristrutturazione con ampliamento per la realizzazione di servizi igienici delle strutture esistenti a servizio dell'utenza;

- ricollocare l'area per la logistica dell'energia, cioè dell'area destinata agli stoccaggi dei carburanti, in sostituzione di quella esistente e di limitate capacità operative e di stoccaggio posta lungo Viale Tesei;
- realizzare opere connesse: una revisione e riqualificazione della viabilità esistente ed in particolare dalla realizzazione di una rotatoria tra Viale Tesei e Viale Zambelli; il ridisegno delle altre rotatorie esistenti al fine di incrementare i livelli di sicurezza della circolazione; altrettanto saranno previsti interventi di riassetto della viabilità di confine e la realizzazione di piste ciclabili;
- il riassetto di S. Giovanni tenendo conto dei valori e delle criticità ambientali assunte come discriminanti urbanistiche e paesaggistiche per qualsivoglia progetto conservando i caratteri della rada, i valori paesaggistici ed ambientali di un porto naturale ove le strutture portuali non debbono avere rilevanza alcuna per quanto riguarda le opere di difesa dal mare che qui dentro è in qualche modo sempre "amico", realizzando un grande parco urbano affacciato sul mare.

In questa ottica il primo impegno è stato quello di inserire le attrezzature e le strutture necessarie in continuità logica con la configurazione della rada; rimodellare il bordo del litorale fino a raggiungere fondali di altezza adeguata per l'attracco, mantenendo però il basso profilo, la linearità delle banchine portuali esistenti che caratterizzano un "paesaggio orizzontale" confermando quel senso di unitarietà che la rada, con la sua forma accogliente e concava, con l'orizzonte comunque definito, ispira naturalmente. E per questo si conferisce forma di passeggiata e pista ciclabile ai moli foranei.

Le banchine del porto turistico invece sono pensate come nuovo affaccio urbano, belvedere pubblico e attrezzato di passeggiate lungomare, di spazi pubblici della città, intamene a tutto quanto fa la città: residenze, negozi, servizi.

Altro obiettivo fondante e fondamentale diviene la riqualificazione di viale Tesei/Cacciò, ossia della principale "porta" di accesso all'isola, dove è prevista l'introduzione di nuovi spazi pubblici (verde parcheggi, passeggio, pista ciclabile) che prolungano il *waterfront* di Portoferraio oltre il centro storico.

Le attività attualmente svolte in edifici in cattive condizioni e in aree degradate verranno rilocalizzate, in particolare, i depositi di carburante saranno spostati in altro luogo in area artigianale-industriale, mentre la trasformazione del margine del cantiere dovrà connotarsi come una sequenza qualificata di edifici capaci di comunicare anch'essi una idea nuova e contemporanea della produzione ecosostenibile.

Tra il bacino delle Calle, la foce del Fosso della Madonnina e Punta della Rena si dovranno invece stabilire le migliori condizioni ambientali e paesaggistiche per consentire un abbinamento tra nuovi insediamenti, l'acqua dei bacini portuali, il parco naturalistico delle terme da integrare con una coerente evoluzione del paesaggio all'esterno di questo.

Come detto prima il progetto, in quanto piano di rigenerazione urbana prevede anche la riorganizzazione di aree a margine del previsto porto turistico, cioè del comparto "stazione marittima" ove sono previsti un complesso di interventi funzionali alla definizione della stazione marittima non già come "edificio funzionale" in sé concluso e per questo a rischio di autoreferenzialità funzionale e urbana, ma quale struttura urbana quotidiana. Porta di accesso al porto ed alla città, sia che si arrivi all'isola o che la si lasci.

Le idee progettuali, l'iter del progetto

Il progetto ha preso avvio come "programma di settore per la portualità turistica", cioè come progetto complesso che necessariamente può inverarsi per parti autonome al fine di facilitarne l'attuazione.

In questo contesto è stata adottata ed approvata una variante del Piano strutturale tramite la procedura dell'accordo di pianificazione, ovvero con piena condivisione di obiettivi e condizioni alla trasformazione da parte di Regione, Provincia e Comune. A seguire è stata prodotta la variante al Regolamento Urbanistico che contiene anche il Piano Regolatore Portuale. Ovvero da una parte si è inquadrato il progetto, le varie fattispecie e problematiche sia in termini conoscitivi che di valutazione di fattibilità, quindi si è dato corpo alla prima prefigurazione concreta delle trasformazioni con il PRP.

Di seguito si riportano estratti grafici e cartografici del progetto che sintetizzano il lavoro svolto, ma appare utile svolgere due ulteriori riflessioni di natura disciplinare: la prima riguarda le caratteristiche degli elaborati prodotti; la seconda la natura del PRP.

Per la prima fattispecie si evidenzia l'assoluta, direi ferrea ricerca di non invadere il campo della progettazione di dettaglio a livello urbano ed edilizio. Una volontà che peraltro si è scontrata, e questo era in qualche modo "naturale", con la domanda di leggibilità, intelleggibilità delle trasformazioni avanzata dalla cittadinanza, dai non addetti ai lavori, che a più riprese hanno chiesto di vedere il progetto, la prefigurazione esatta di quanto si vuole realizzare. Come dire che si è fatto fatica a spiegare che il progetto è competenza del soggetto attuatore e che all'ente pubblico spetta l'onere di dare obiettivi chiari e parametri certi, il controllo della corrispondenza del progetto agli uni ed agli altri, che, con un processo di partecipazione svolto in sei mesi, si è comunque riusciti a far comprendere cosa si voglia ottenere e con quali garanzie, scontrandosi, se del caso, con visioni parziali, che

comunque hanno avuto il pregio di far riflettere e quindi di aiutare la definizione delle scelte.

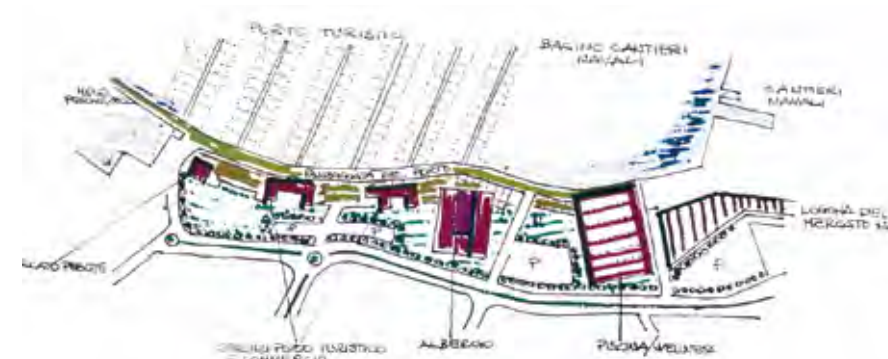
La seconda riflessione circa la natura del PRP è invece più complessa. Riguarda uno strumento che non è mai appartenuto in passato alla pianificazione urbanistica, che è stato inserito nella strumentazione, almeno in Toscana, mutuando quanto indicato nella legge 84/1994, che è riferita essenzialmente ai porti commerciali, porti ove il soggetto determinante è l'Autorità Portuale, al tempo stesso proponente e attuatore, tanto che per PRP si intende uno schema di assetto portuale, che di fatto è possibile solo e soltanto se si è sviluppato un progetto che tenga conto delle condizioni meteo marine e di altri fattori, quindi di una fattibilità concreta rispetto a condizioni geologiche e morfologiche, ambientali.

Cioè, allo stato attuale, non c'è certezza circa la natura di atto di governo del territorio, quindi strumento urbanistico, o progetto infrastrutturale, del PRP, tenuto conto che generalmente un porto turistico è una realizzazione di iniziativa privata.

Schemi grafici d'indirizzo



Indicazioni generali di assetto dell'area prospiciente il Viale Tesei, comparto 2.1.a



Indicazioni generali di assetto dell'area prospiciente il Viale Tesei, comparto 2.1.a, dell'area del cantiere e dell'area Calle est

Competenze statali, regionali e comunali nella gestione del demanio marittimo e strumenti di pianificazione della portualità turistica in Toscana

8.

Enrico Amante e Edward Chain

Continuità ed integrazione del porto turistico ed del porto commerciale nella logica della riqualificazione urbana



Esemplificazione della possibile configurazione del fronte sul porto turistico di Viale Tesei



Esemplificazione della possibile configurazione del fronte di Viale Tesei



Esemplificazione della possibile configurazione del fronte di Viale Tesei



Ipotesi vista dall'area della Calle est



L'evoluzione delle competenze Stato-Regioni-Comuni nella gestione del demanio marittimo

Il riparto di competenze in materia di demanio marittimo è stata caratterizzato nell'ultimo trentennio da una progressiva devoluzione di funzioni dallo Stato alle Regioni e, quindi, agli Enti locali.

Il percorso è stato avviato con la delega in favore delle Regioni disposta dall'art. 59 del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 (*"Attuazione della delega di cui all'art. 1 della L. 22 luglio 1975, n. 382"*), aveva, tuttavia, portata circoscritta sotto un duplice profilo: funzionale, atteso che la devoluzione concerneva i soli beni demaniali utilizzati per finalità turistico-ricreative; oggettivo, in quanto ne restavano, comunque, esclusi i porti e le aree di preminente interesse nazionale. L'efficacia di questo primo intervento era subordinata all'identificazione delle aree di preminente interesse nazionale (riservate allo Stato), in assenza della quale è rimasta a lungo inoperante.

Soltanto con l'art. 6 del d.l. 400/93, convertito in l. 494/93, il Legislatore è nuovamente intervenuto in materia, imponendo al Governo un limite temporale per rendere effettiva la delega di funzioni amministrative alle Regioni. L'identificazione delle aree demaniali marittime di preminente interesse nazionale è, quindi, intervenuta con d.P.C.M. 21 dicembre 1995, mentre con il successivo d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112 (*"Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazioni del capo I delle 15 marzo 1997, n. 59"*) è stato esplicitato il conferimento alle Regioni e agli Enti locali delle funzioni relative al rilascio di concessioni del demanio marittimo ed è stata confermata la validità della individuazione delle aree demaniali di interesse nazionale escluse dalla delega delle funzioni regionali. In particolare, con gli artt. 104 (*Funzioni mantenute allo Stato*) e 105 (*Funzioni conferite alle Regioni e agli enti locali*) del d.lgs. 112/95, è stato delineato il nuovo assetto delle competenze, con il conferimento alle Regioni ed agli Enti locali delle funzioni concernenti il rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia. Sono, invece, rimaste escluse dalla delega le funzioni attinenti ai porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, ai porti di rilevanza economica internazionale e nazionale ed alle aree di preminente interesse nazionale in-

dividuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995.

In sintesi, con il d.lgs. 112/1998 il Legislatore ha realizzato il trasferimento dagli organi statali alle Regioni ed agli Enti locali di tutte le attività amministrative in materia di demanio marittimo, con le sole esclusioni espressamente previste (l'art. 107 del d.lgs. 11/98 specifica le funzioni mantenute in capo agli organi statali).

Il Legislatore regionale, con l.r. 1 dicembre 1998, n. 88, ha a sua volta disciplinato il riparto di competenze con gli Enti locali, delegando ai Comuni le funzioni concernenti le concessioni di beni del demanio marittimo e di zone del demanio territoriale (art. 27, l.r. 88/98, recentemente modificato dall'art. 3 della l.r. 9 novembre 2009, n. 66).

Il quadro normativo ha subito un nuovo mutamento con la l. 16 marzo 2001, n. 88 che, all'art. 9, ha previsto la delegazione in favore delle Regioni delle funzioni concernenti i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

Peraltro, secondo la più recente giurisprudenza amministrativa (T.A.R. Toscana, sez. III, 15 marzo 2010, n. 661), l'esclusione dalla delega in favore delle regioni dei porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale ex art. 105, co. 2, lett. l, d.lgs. 112/98 non sarebbe più operante in virtù delle modifiche apportate dalla Legge costituzionale n. 3/2001 al riparto di competenze legislative Stato-Regioni (l'art. 117 Cost. ricomprende i porti civili nella potestà legislativa regionale concorrente, mentre l'art. 118 Cost. attribuisce la generalità delle funzioni amministrative ai Comuni, salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano espressamente conferite a Province, Regioni o allo Stato): a fronte della nuova ripartizione di competenze non rileva la classificazione o catalogazione dei porti come di interesse nazionale o in elenchi regionali, in quanto ai sensi dell'art. 117 della Cost. tutti i porti che non svolgono una funzione servente rispetto a funzioni di competenza esclusiva dello Stato (come ad esempio la difesa e la sicurezza nazionale) rientrano ipso iure nella competenza regionale. Lo Stato, ai sensi dell'art. 117 Cos., mantiene in materia di porti una competenza legislativa limitata ai principi fondamentali.

L'evoluzione normativa ha, quindi, comportato il quasi totale trasferimento della competenza gestoria del demanio marittimo (non solo per il rilascio ed il rinnovo delle concessioni, ma anche per l'esercizio di tutte le attività autorizzatorie che costituiscono il corollario del rapporto concessorio) a favore delle Regioni e degli Enti locali.

Il piano regolatore del porto

Tra i beni del demanio marittimo assumono particolare rilevanza, sia sotto il profilo economico che per lo sviluppo del sistema infrastrutturale, le strutture portuali: si rende, pertanto, opportuno un approfondimento della disciplina, in particolare, urbanistica, di tali siti.

Le aree portuali sono state a lungo disciplinate dai Piani regolatori

portuali così come delineati dall'art. 22 della legge 20.08.1921, n. 1177, e poi dall'articolo unico della l. 03.11.1961, n. 1246: i piani si limitavano, all'interno di ciascun porto, ad individuare la tipologia di opere pubbliche da realizzazione e le relative priorità, senza neppure un'indicazione in ordine ai tempi o alle risorse necessarie. Si trattava, cioè, di strumenti che non integravano piani urbanistici, in quanto inidonei ad introdurre un sistema di vincoli attinenti alla destinazione d'uso delle aree portuali, nonché della previsione di parametri edilizi da riferire alle possibili edificazioni nell'area portuale (sul punto: M.L. Corbino, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milano, 1990, pp. 202 e ss.).

La funzione dei P.R.P. è, però, profondamente mutata con l'approvazione l. 28 gennaio 1994, n. 84, di *"riordino della legislazione in materia portuale"*, a seguito della quale tali piani non si pongono più come semplici programmi di opere marittime ed infrastrutturali, ma devono essere intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali.

L'art. 5 della l. 84/1994 stabilisce, infatti, che spetta al P.R.P. definire l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna, individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

In ordine ai porti e agli approdi turistici la disciplina nazionale dei P.R.P. è stata integrata dalle disposizioni legislative regionali.

Con l'art. 1 della l.r. Toscana 20 marzo 2007, n. 15, il Legislatore regionale toscano ha, infatti, introdotto nella l.r. Toscana 3 gennaio 2005, n. 1 (*"Norme per il governo del territorio"*) il Capo III-bis, contenente *"disposizioni in materia di porti e approdi turistici"*.

Il capo in esame si apre con l'art. 47-bis, che identifica i porti di interesse regionale e disciplina la previsione di nuovi porti, o l'ampliamento e riqualificazione di quelli esistenti. In particolare, la norma stabilisce che devono intendersi di interesse regionale: i porti e gli approdi turistici individuati nel piano di indirizzo territoriale ai sensi dell'art. 48, co. 4, lett. c-ter), della stessa legge regionale (art. 47-bis, co. 1); i porti che svolgono funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri e pescherecci individuati nel piano di indirizzo territoriale ai sensi dell'art. 48, co. 4, lett. c-quater, della stessa legge regionale (art. 47-bis, co. 2).

Le previsioni per la realizzazione di nuovi porti, così come per l'ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti, se non già inserite nel piano di indirizzo territoriale, costituiscono variante a tale strumento e sono approvate mediante l'accordo di pianificazione di cui all'art. 21 della l.r. 1/05 tra le amministrazioni territorialmente interessate (art. 47-bis, co. 3).

Il successivo art. 47-ter disciplina il piano regolatore portuale, qualificato come atto di governo del territorio attuativo delle previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale per ognuno dei porti di interesse regionale.

Nella disciplina regionale il P.R.P., oltre a definire l'assetto complessivo del porto individuando la destinazione delle aree (produzio-

ne industriale, attività cantieristica, servizio passeggeri, pesca, nautica da diporto e relativi servizi commerciali e turistici) e la relativa destinazione funzionale, è chiamato a stabilire la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, ivi compresi i servizi connessi.

L'Amministrazione regionale, per il tramite della struttura competente, dovrà esprimere un parere, di natura obbligatoria e vincolante, sull'idoneità tecnica delle previsioni contenute nel piano regolatore portuale predisposto dal Comune competente.

La realizzazione delle opere previste nel P.R.P. è effettuata nel rispetto della disciplina dell'attività dettata dalla stessa l.r. 1/2005, oltre che delle previsioni di cui all'art. 47-*quater* (art. 47-bis, co. 4).

L'art. 10 della l.r. 66/09 ha, come anticipato *supra*, introdotto l'art. 47-*quater*, ma anche demandato ad un futuro regolamento il procedimento di attuazione del piano regolatore portuale, nonché le opere di trascurabile importanza i cui progetto non sono sottoposti alla valutazione tecnica della struttura regionale competente ex art. 25, co. 1, lett. b), l.r. 88/98.

La l.r. 21 marzo 2011, n. 10 (artt. 54 e 55) ha, tuttavia, modificato gli artt. 47-*ter* e 47-*quater*, stabilendo che le previsioni ed i progetti definitivi concernenti opere portuali finanziati per almeno il cinquanta per cento dallo Stato, ed aventi importo superiore a venticinque milioni di euro, oltre al parere regionale sull'idoneità tecnica, necessitano del parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ex art. 127, co. 3, d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163.

Appare opportuno rilevare che le disposizioni introdotte dal Legislatore toscano agli artt. 47-*bis* e 47-*ter* della l.r. 1/2005 si pongono in contrasto con le disposizioni nazionali del d.P.R. 509/97 che, in ordine alla realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, prevedono la competenza concorrente della Capitaneria di Porto e dispongono, all'uopo, l'indizione di apposita conferenza di servizi. Il contrasto è stato risolto dalla giurisprudenza amministrativa (T.A.R. Toscana, Sez. III, 661/10) nel senso della necessaria disapplicazione del d.P.R. 509/97: la riforma dell'art. 117 Cost. ha demandato alla legislazione regionale la disciplina in materia (cfr. *supra* punto 2.1), con la conseguenza che il d.P.R. 509/97, costituendo normativa statale di dettaglio, non può trovare applicazione, se contrastante con norme regionali.

La realizzazione di opere sul demanio marittimo

Il P.R.P. costituisce, dunque, lo strumento urbanistico di riferimento per la realizzazione di manufatti in ambito portuale, che devono risultare conformi alle relative previsioni. In altre parole, anche per la realizzazione di opere sul demanio marittimo si rende necessaria la verifica di conformità rispetto all'atto di governo del territorio che nella specie, come evidenziato, è costituito dal P.R.P.

La questione, invero, non è sempre stata pacifica.

Nel vigore della Legge urbanistica, fino al 1963, la giurisprudenza consolidata riteneva irrilevanti le implicazioni urbanistiche delle opere realizzate sul demanio marittimo e negava la necessità del rilascio della concessione edilizia anche per le opere realizzate dai privati concessionari. (M.L. Corbino, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milano, 1990, p. 62). Con decisione del 1 febbraio 1963, n. 1, l'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato ha, invece, stabilito che «le opere di privati, che pur costituendo una migliore utilizzazione del bene, apprezzata attraverso la concessione del suolo, non possono considerarsi un mezzo per il conseguimento dello specifico fine che è a fondamento della demanialità, non si differenziano dalle attività edilizie svolgentisi sul suolo privato e sono sottoposte alla licenza edilizia» (distinzione poi fatta propria dall'art. 81, d.P.R. n. 616/1977, su cui *infra*). La l. 6 agosto 1967, n. 765 (c.d. "Legge ponte") ha modificato l'art. 31 della Legge urbanistica, introducendo la previsione per cui «per le opere da costruirsi da privati su aree demaniali deve essere richiesta sempre la licenza del sindaco». L'art. 10 della l. 28 gennaio 1997, n. 10 (c.d. "Legge Bucalossi") non ha apportato sostanziali innovazioni al sistema introdotto dall'art. 31 della l. n. 1150/1942, che è stato invece abrogato dal successivo art. 136, d.P.R. 06.06.2001, n. 380. L'art. 8 del Testo unico stabilisce che «la realizzazione da parte di privati di interventi edilizi su aree demaniali è disciplinata dalle norme del presente testo unico». Dal dato proposto consegue che privato deve munirsi di titolo per la realizzazione di qualunque tipologia di opera che comporti un rilevante mutamento dell'assetto edilizio ed urbanistico del territorio comunale.

Con particolare riguardo ai porti ed agli approdi turistici, l'art. 2 della legge regionale Toscana 9 agosto 1979, n. 36 (*Ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana*) prevedeva, all'ultimo comma, che la loro realizzazione fosse comunque assoggettata al rispetto delle norme sulla edificabilità dei suoli (l. 28 gennaio 1977, n. 10). La legge regionale 11.08.1997, n. 68 (*Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana*), nell'abrogare la precedente disciplina di settore, ha introdotto il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi turistici (c.d. "PREPAT"), da attuarsi attraverso piani regolatori per ognuno dei porti e degli approdi turistici (art. 7). All'art. 7, la l.r. toscana 68/1997 affermava che i piani regolatori portuali consistevano «in programmi di opere da realizzare in ambito portuale per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è chiamato a svolgere» e precisava poi che «non possono essere realizzati porti od approdi turistici che non siano inseriti nel PREPAT». Lo stesso articolo 7 disponeva, infine, che «la realizzazione delle opere resta soggetta a concessione edilizia rilasciata in conformità al piano regolatore portuale». La l.r. toscana 68/1997 è stata abrogata dalla l.r. toscana 20 marzo 2007, n. 15 (*Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1*) con cui la disciplina dei porti e degli approdi turistici della Toscana è confluita nella l.r. toscana n. 1/2005 e, precisamente, nel capo III-bis (*Disposizioni in materia di porti e approdi turistici*) del Titolo IV (*Disposizioni generali per la tutela e l'uso del territorio*), esaminato *supra*. L'art. 47-*quater*, co. 1, l.r. toscana 1/2005 prevede che tutti i progetti delle opere di interesse regionale

devono essere conformi al piano regolatore portuale e devono essere approvati dal Comune, previa valutazione dell'idoneità tecnica ex art. 25, co. 1, lett. b), l.r. 88/99. Devono, inoltre, risultare conformi al P.R.P. tutti i progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto di cui all'art. 2, lett. a) e b) del d.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509.

Altre norme assumono, però, rilevanza con riferimento alla questione in esame. L'art. 81 del d.P.R. 24.07.1977, n. 616 prevedeva che *«per le opere da eseguirsi da amministrazioni statali o comunque insistenti su aree del demanio statale l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, salvo che per le opere destinate alla difesa militare, è fatto dallo Stato, d'intesa con la regione interessata»* (secondo comma), e che *«se l'intesa non si realizza entro novanta giorni... e il Consiglio dei Ministri ritiene che si debba procedere in difformità dalla previsione degli strumenti urbanistici, si provvede sentita la commissione interparlamentare per le questioni regionali con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro o dei Ministri competenti per materia»* (terzo comma). Tale norma era stata interpretata da una parte della dottrina (M.L. Corbino, *Il demanio marittimo. Nuovi profili funzionali*, Milano, 1990, p. 202) nel senso che *«benché la realizzazione in concreto delle stesse (dei porti e degli approdi turistici) sia necessaria la concessione edilizia, rilasciata dal Comune, ai fini dell'accertamento di conformità dei relativi progetti agli strumenti urbanistici locali, dovrebbe applicarsi - tenuto conto anche dell'orientamento della giurisprudenza costituzionale - il procedimento, di cui all'art. 81, 2° e 4° comma, D.P.R. n. 616/1977, trattandosi di opere pubbliche o, comunque, di pubblica utilità (a seconda del soggetto esecutore), 'insistenti su aree del demanio statale'»*. Il secondo comma dell'art. 81 del d.P.R. 616/1977, però, è stato abrogato dal d.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 (*“Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale”*), il quale, all'art. 2 (*“Accertamento di conformità delle opere di interesse statale”*) afferma che *«per le opere pubbliche di cui all'art. 1 del presente regolamento (e cioè, le «opere pubbliche... da eseguirsi da amministrazioni statali o comunque insistenti su aree del demanio statale e delle opere pubbliche di interesse statale», n.d.r.), l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, salvo che per le opere destinate alla difesa militare, è di fatto (esercitata) dallo Stato d'intesa con la regione interessata, entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell'amministrazione statale competente»*. Il tenore letterale del combinato disposto degli artt. 1 e 2 del d.P.R. 383/1994 induce, dunque, a ritenere che la verifica di conformità urbanistica sia eseguito dallo Stato per le sole opere pubbliche in senso stretto, con l'esclusione delle opere di pubblico interesse realizzate da soggetti diversi dalle Amministrazioni statali che, al pari di tutte le altre opere, saranno soggette al controllo comunale.



Riqualificazione e sviluppo nella città-porto di Ajaccio: verso il riequilibrio territoriale?

Valeria Lingua

Ajaccio: caratteristiche, problemi e opportunità di sviluppo

La città di Ajaccio, 60.000 abitanti, è il capoluogo della Corsica e del Dipartimento della Corsica del Sud. La città presenta dunque i servizi tipici del capoluogo regionale, e questa sua natura determina dinamiche polarizzanti rispetto all'entroterra, che prefigurano una dimensione metropolitana di alcune questioni come l'accessibilità e la dotazione di *housing* sociale.

L'economia è caratterizzata da una forte presenza terziaria, con una prevalenza dell'impiego nel settore pubblico. Il declino dei settori tradizionali (industria ed edilizia) è compensato da potenzialità turistiche non del tutto sviluppate, non solo in riferimento alla presenza di monumenti storici e culturali per lo più legati alle vicende napoleoniche, ma anche al litorale e alle zone montuose interne. In questo senso, la ricettività risulta poco diversificata e ad elevata stagionalità. A queste dinamiche si aggiunge l'andamento del traffico marittimo, che è praticamente raddoppiato negli ultimi anni, così come sono aumentate esponenzialmente le navi da crociera in attracco nel porto commerciale.

Ajaccio rappresenta dunque un polo di attrazione turistica e di impiego di livello sovra locale: i flussi generati da tali attività costituiscono la base delle potenzialità di sviluppo socio-economico e turistico locale, ma aumentano ed esasperano una situazione di congestione pregressa, anche influenzata dalla conformazione orografica della città.

Se, da un lato, la posizione del porto in un golfo sicuro, attorniato da aree con caratteristiche ambientali e paesaggistiche di pregio (*Iles des sanguinaires*) sono ritenuti favorevoli per la qualità di vita e per lo sviluppo turistico, dall'altro lato le zone di esondazione alla foce dei fiumi Gravona e Prunelli (a Est) e i prolungamenti verso il mare della catena montuosa (a Ovest), quasi a formare contrafforti di granito (Del Grande, 2007), insieme alla presenza di tre aree Seveso (stabilimenti a rischio industriale, per lo più gasdotti) configurano direzioni di sviluppo obbligate, che hanno condizionato l'espansione dell'insediamento sin dalle sue origini e configurano parti di città distinte tra loro.

Lo sviluppo longilineo della città lungo la costa e la presenza di un unico accesso al porto comportano dunque diversi disagi: la saturazione degli assi stradali nelle ore di sbarco e reimbarco, l'attraversamento del centro da parte dei mezzi pesanti per il carico-scarico merci

al porto, la mancanza di accessi pedonali al mare, lo scarso collegamento tra il centro e il porto turistico di Ornano, difficoltà di parcheggio. A questo si aggiunge il traffico passeggeri derivante dalle navi da crociera, che si riversa nella marina alimentando dinamiche di sviluppo stagionali di tipo “mordi e fuggi” senza indotti particolari (sviluppo della ristorazione e dei negozi di souvenir nel solo periodo estivo). Inoltre, la presenza di una *sea-line* del gas in località Jeanne d’Arc compromette l’estensione del porto turistico di Amirauté e rappresenta un rischio in caso di incidente industriale.

La questione dell’accessibilità al porto e al centro città risulta preponderante anche per i quartieri di periferia: sulle vie di accesso al centro si determinano ingenti congestioni nelle ore di punta, aggravate dalla presenza del porto-merci appena fuori il centro storico, che comporta l’ingresso in città di automezzi pesanti. Inoltre, le principali vie di comunicazione si sviluppano in direzione Nord/Sud lungo il litorale, determinando una cesura nell’accesso al fronte mare per i quartieri periferici (Les Cannes, Les Salines e Saint Joseph).

Il tentativo di risposta a questi nodi è portato avanti sia a livello comunale, sia nell’ambito del più ampio contesto della *Communauté d’Agglomération du Pays Ajaccien*.

Le politiche e i programmi di sviluppo per l’area urbana e portuale

La CAPA assume un ruolo determinante per il coordinamento delle politiche urbane e territoriali: oltre al redigendo *Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)*, che porterà a un sintesi le politiche di



Fig. 1. Obiettivi e azioni del PLH per limitare il consumo di suolo e aumentare l’offerta di edilizia sociale (Fonte: CAPA, 2006b, p. 137)

sviluppo territoriale di tutta l’area, i due strumenti già realizzati (*Plan des déplacements urbains - PDU* e *Programme Local de l’Habitat - PLH*) presentano un primo importante regesto di informazioni sulle tendenze della mobilità e dell’abitare, e configurano un quadro coordinato di politiche e interventi, prefigurando un progetto di ricucitura delle diverse parti della città attraverso un sistema intermodale di trasporto pubblico, affiancato da una previsione di sviluppo dell’edilizia sociale sull’intero territorio della CAPA.

Coerentemente con queste previsioni, lo sviluppo dell’attrattività del capoluogo, primo obiettivo del *Projet d’aménagement et de développement durable (PADD)*, non può prescindere dal riequilibrio dei quartieri interni ed esterni alla città, garantendo la *mixité sociale* e funzionale e mettendo a sistema i progetti urbani di rinnovo urbano e di rigenerazione sociale previsti e in atto.

A questo scopo, il PADD e il piano del porto prevedono una serie di azioni congiunte su più fronti: lo *Schéma Directeur du port de commerce d’Ajaccio*, adottato nel gennaio 2010, prevede un intervento interno al porto commerciale (messa in sicurezza e ampliamento delle banchine, realizzazione di un’area di manutenzione verticale al centro della banchina per i mezzi pesanti) e due importanti interventi di rifunzionalizzazione:

- lo spostamento del deposito gas e petroli al di fuori della baia di Ajaccio, attraverso il potenziamento di un deposito esistente a Ricanto, con un inserimento che tenga in considerazione le caratteristiche paesaggistiche e ambientali di pregio dell’area;
- il trasferimento del settore merci a Saint Joseph: attualmente destinato al traffico dei prodotti petroliferi e del cemento, il porto verrà ampliato con la creazione di 4 ha di banchinamenti in mare, funzionali all’estensione degli spazi di manovra dei mezzi pesanti e allo stoccaggio delle merci.

Questi spostamenti permetteranno sia di decongestionare il traffico cittadino dalla circolazione dei mezzi pesanti, sia di liberare superfici utili allo sviluppo del traffico passeggeri e crocieristico nel porto commerciale e di ampliare i porti turistici di Ornano e di Amirauté, nonché di ricavare nuovi spazi a parcheggio.

In particolare, gli interventi prefigurati dalla città per il rafforzamento dell’attrattività del capoluogo a partire dagli spostamenti delle aree portuali, prevedono la configurazione di un nuovo rapporto città/porto attraverso lo sviluppo di progetti urbani su tre centralità: il centro storico, la stazione in zona Amirauté, il nuovo polo portuale in località Aspretto - St-Joseph.

Nel centro storico, al fine di intervenire sugli spazi pubblici e di incentivare la riqualificazione del patrimonio immobiliare, nel 2005 la marina e gli ampliamenti ottocenteschi sono stati perimetrati come *Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)*.

PLU d'AJACCIO : vers le PADD

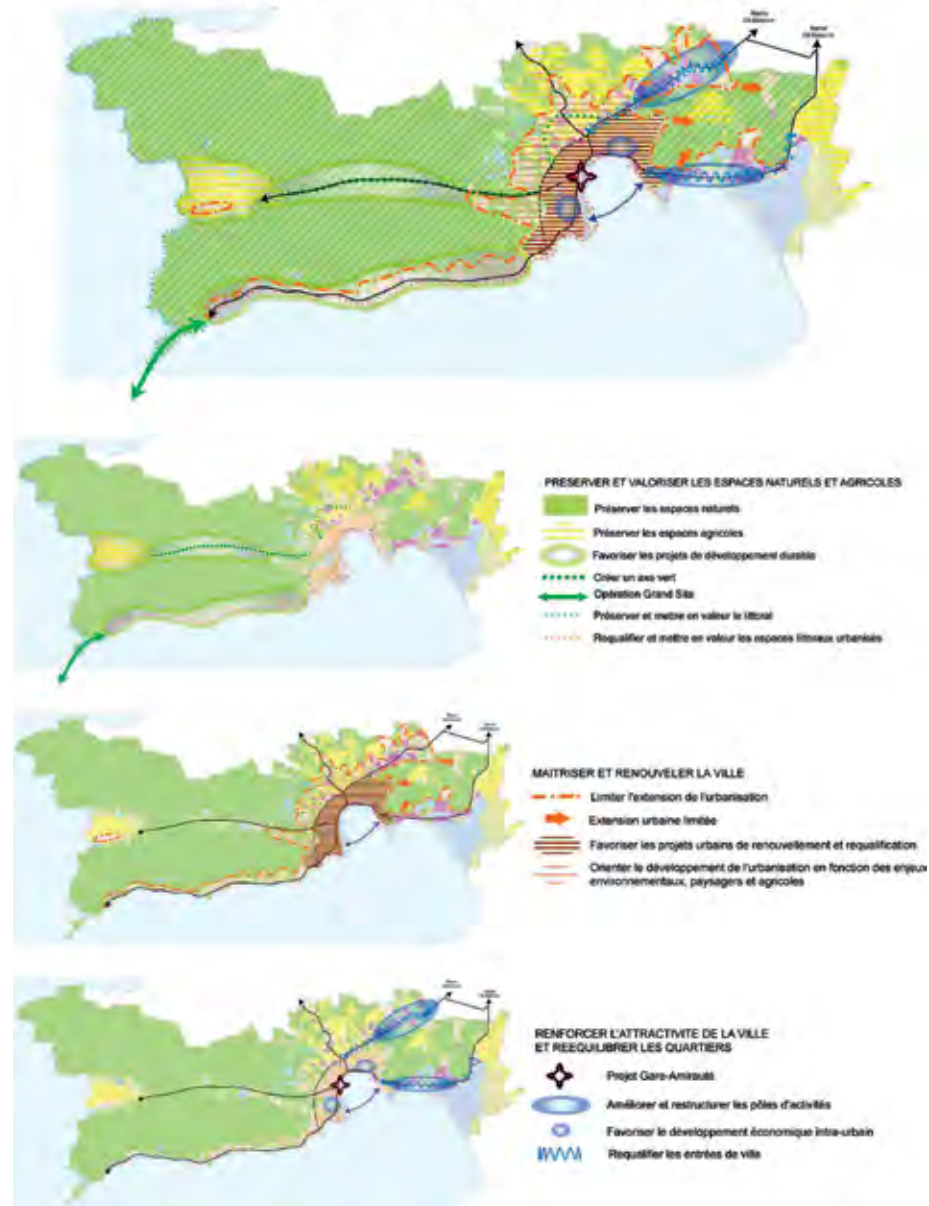


Fig. 2. Principali strategie di sviluppo territoriale prefigurate dal PADD del Comune di Ajaccio (Fonte: Ville d'Ajaccio, 2006)

L'operazione di riqualificazione è in corso di realizzazione attraverso una convenzione con Stato ed enti sovralocali nell'ambito dell'*Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain* (OPAH-RU). Il quadro delle operazioni finanziate riguarda l'intervento sugli immobili degradati, l'accompagnamento dei proprietari nella richiesta

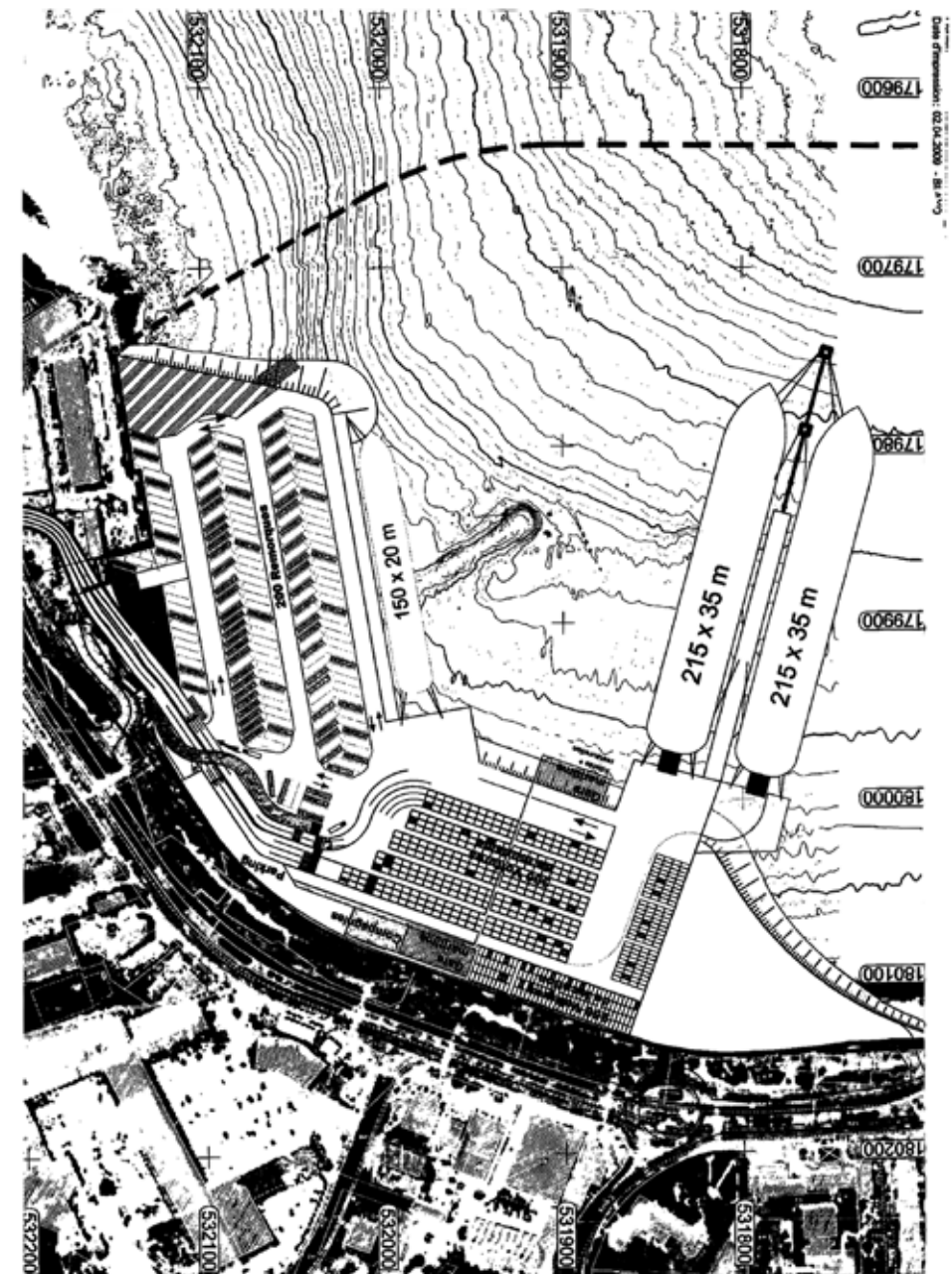


Fig. 4. Progetto di ampliamento del porto merci a Saint Joseph (Fonte: CTC 2010, Annexe 2)

di incentivi, la compartecipazione all'acquisizione da parte della città del patrimonio sfitto, nonché la riqualificazione degli spazi pubblici e la realizzazione di un parcheggio interrato di circa 200 posti a servizio del porto commerciale. Accanto alla ZPPAUP, la *Cittadella*, proprietà del Ministero della Difesa, è classificata come monumento storico e archeo-



Fig. 5. Progetto di ampliamento del porto turistico Charles Ornano (Fonte : Ville d'Ajaccio, 2007b, p. 55,

logico. Nel 2005 un accordo tra Stato e Comune ha previsto la cessione della *Cittadella* alla Città di Ajaccio: si tratta di un contenitore di enormi dimensioni, la cui destinazione è ancora in fase di definizione.

Per ottenere un ulteriore alleggerimento del traffico cittadino, nonché per ricucire i due margini della città separati dalla ferrovia, sono in corso diverse ipotesi di riqualificazione dell'area della stazione (Amirauté), che attualmente rappresenta un'isola di 3,4 ettari al centro della città. A partire dalla necessità di realizzare una tranvia (*transport en commun en site propre - TCSP*), nonché dalla possibilità di arretrare la stazione, si prevedono diverse possibilità di inserimento nell'area dei percorsi della tranvia, la realizzazione di nuova edificazione (per garantire la fattibilità dell'operazione) e di aree verdi e a parcheggio, oltre a percorsi e visuali volti alla ricucitura dei due margini della città (insediamento e fronte mare) oggi separati dall'area ferroviaria.

A livello territoriale, la zona Gare-Amirauté verrà a rappresentare il fulcro della mobilità pubblica, in quanto snodo di connessione del centro città al porto turistico di Ornano, ai quartieri esterni e all'aeroporto. In particolare, proprio il progetto della tranvia rappresenta l'elemento unificante delle operazioni di riqualificazione urbana e sociale dei quartieri esterni al centro. Nel quadro del *Contrat Urbain de Cohesion Sociale* (2007),

Fig. 6. Progetto di sistema di trasporto en commun en site propre - TCSP (Fonte: Ville d'Ajaccio, 2009)



Figura 11. Progetto di riqualificazione del settore Amirauté, ipotesi 1 – arretramento della stazione (Fonte: Ville d'Ajaccio, 2009)



Figura 12. Progetto di riqualificazione del settore Amirauté, ipotesi 3 – spostamento della stazione sul fronte mare (Fonte: Ville d'Ajaccio, 2009)

le azioni di rigenerazione prefigurate nelle *Zones Urbaines Sensibles* (ZUS), riguardano in primis la connessione dei quartieri tra loro, al mare e al centro, attraverso il trasporto pubblico locale. Il principale intervento in questo senso ha riguardato i quartieri Cannes e Salines, oggetto di una seconda *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain* (O.P.A.H.-R.U.) siglata nel 2006 e in corso di realizzazione. Le operazioni prefigurate riguardano la riqualificazione degli spazi pubblici e degli immobili (anche attraverso demolizione e ricostruzione degli edifici), il rinnovo degli spazi comuni e la messa in sicurezza delle aree esondabili. L'ampliamento della *mixité* sociale e funzionale è perseguito con la realizzazione di edilizia sociale in affitto e l'insediamento di attività commerciali nei basamenti degli edifici. In questo ambito, oltre alla connessione col centro città, il progetto urbano si propone la riqualificazione degli accessi al fronte mare attraverso percorsi caratterizzati da qualità urbanistica e architettonica (*boulevard urbain des Salines*).

Infine, il PADD prevede un'importante zona di espansione della città in località Aspretto - Saint Joseph: nell'ambito di un accordo tra Stato e Comune, i terreni della Marina a Saint Joseph (una superficie complessiva di 8 ettari, di cui 4 all'interno dell'area urbana definita dal *Plan d'Occupation des Sols* - POS vigente) saranno bonificati e ceduti dalla città alla comunità di agglomerazione (CAPA). In una logica sovra locale, tale cessione permetterà una urbanizzazione rivolta a superare la necessità di edilizia residenziale sociale e di servizi collettivi, connessa con gli altri nuclei esterni alla città (Pietralba e Stiletto) e con il centro città attraverso la linea della tranvia e un imbarcadero da cui partiranno navette marittime per il porto commerciale.



Fig. 7. *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat Cannes – Salines* (Fonte: Ville d'Ajaccio, 2008)

Proprio la mobilità rappresenta il *trait d'union* di tutte le operazioni di riqualificazione urbana. Si tratta di un sistema intermodale e integrato che prevede, oltre alla razionalizzazione dei percorsi esistenti e all'ampliamento dell'offerta di bus urbani: la realizzazione della tranvia come sistema di trasporto pubblico senza conducente su iniziativa della CAPA; la creazione di un sistema di navette marittime (*bato-bus du golfe*); la realizzazione di un polo intermodale presso l'aeroporto Campo-dell'Oro; la creazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo il litorale (*itinéraire cyclable du golfe*).

Dalla pianificazione per progetti a una visione integrata delle relazioni città/porto

Il quadro complessivo delle operazioni di riqualificazione che interessano il sistema città/porto di Ajaccio è finalizzato ad affermare il suo ruolo di capitale regionale nell'ambito dell'agglomerazione, con un occhio di riguardo al riequilibrio sociale della città, attraverso un interessante progetto di ricucitura delle diverse parti della città e di sviluppo della città verso est, che assume come fulcro progettuale la riconfigurazione dell'area portuale e lo spostamento di funzioni importanti al di fuori del golfo di Ajaccio, ma presenta alcune criticità in relazione ai temi proposti e alla loro collocazione territoriale.

La comunità di agglomerazione gioca un ruolo determinante nell'inserire le principali politiche territoriali (abitare, mobilità etc.) in un quadro di coerenza. L'approccio collaborativo al governo del territorio emerge con evidenza soprattutto in riferimento al capoluogo, dove il *Projet d'aménagement et de développement durable* (PADD) approvato nel 2006 riporta in toto le previsioni degli strumenti sovra locali (PDU e PLH), redatti in concomitanza. Tale coerenza deriva dalla natura stessa del PADD, strumento atto a definire, nell'ambito del *Plan Local d'Urbanisme*, gli orientamenti generali di sviluppo territoriale e urbanistico per il territorio comunale, da cui deriveranno le indicazioni per la definizione degli usi e delle destinazioni fondiarie. In questo senso, il PADD rappresenta il documento strutturale nel quale mettere a sistema i progetti già esistenti sul territorio. Si tratta di un *modus operandi* molto diverso rispetto ad altre scuole di pianificazione europee, come quella italiana o spagnola, basate sulla costruzione di un importante apparato analitico capace di definire una diagnosi dei principali problemi che affliggono il territorio, da cui dedurre le linee strategiche dello sviluppo. Al contrario, gli orientamenti del PADD sono definiti in modo deduttivo, attraverso la definizione di un regesto delle progettualità in essere che implica la concertazione con gli altri enti che hanno voce in capitolo, a vario titolo, nell'ambito del governo del territorio.

Se la concertazione e la condivisione di intenti nella CAPA sono sicuramente agevolati dal fatto che il capoluogo giochi un ruolo forte nell'ambito dell'agglomerazione, dovendo confrontarsi con comuni di dimensioni molto piccole (tra 300 e 3.000 abitanti, a fronte dei 65.000

abitanti di Ajaccio), più indefinito risulta invece il rapporto tra città e autorità portuale (Camera di commercio). Gli interventi che insistono nel centro non possono prescindere da un confronto diretto con il porto commerciale: questo necessita di spazi per ampliare le proprie funzionalità e, allo stesso tempo, è oggetto di una serie di progetti che hanno importanti riflessi sull'accessibilità al centro e sulla distribuzione territoriale di parcheggi e servizi (potenziamento dei moli del porto commerciale, spostamento della Sealine a Ricanto e del porto merci a Saint Joseph). Il PADD del 2006 anticipa le previsioni dello *Schéma Directeur du port de commerce d'Ajaccio* approvato nel 2010, ma risulta irrisolto l'impatto di tali interventi sul sistema-città.

In particolare, se lo spostamento delle funzioni "scomode" giova al sistema città, in quanto permette di ampliare il porto di Ornano e di integrare le diverse parti del porto attraverso un importante progetto di riqualificazione urbana del nodo della stazione (progetto Gare-Amirauté), connesso al porto turistico di Ornano, ai quartieri esterni e all'aeroporto attraverso un sistema di trasporto pubblico su corsia riservata, tre questioni risultano ancora insolute o rappresentano potenziali minacce per l'equilibrio territoriale.

Nella marina, il problema della stagionalità del turismo e della presenza di ingenti flussi turistici in determinate parti dell'anno e della giornata, che attivano dinamiche "mordi e fuggi", potrebbe essere ampliato dai previsti interventi di ampliamento delle banchine per le navi da crociere.

Quanto alla *Cittadella*, la riappropriazione del sito da parte della città implica una importante riflessione sulle funzioni future: si parla di polo culturale e universitario, anche se il polo universitario della Corsica, ad oggi poco sviluppato, ha sede a Corte. Certo è che la ridefinizione funzionale della *Cittadella* dovrà far capo a un progetto urbano generale, che consideri la città nel suo complesso e il suo rapporto con il porto.

Infine, la principale minaccia all'equilibrio territoriale sembra derivare dallo spostamento del porto merci a Saint Joseph. La delocalizzazione dei porti merci rispetto al porto commerciale è un'opzione molto diffusa nelle attuali politiche di gestione delle aree portuali, e trova riscontro in altri casi nazionali e internazionali perché allontana dalla città i problemi connessi alla presenza dell'area portuale e i flussi di mezzi pesanti.

In questo caso, però, lo spostamento di funzioni verso est, prefigurato dallo *Schéma Directeur du port de commerce d'Ajaccio* attraverso la rilocalizzazione di parti importanti del porto commerciale (gasometro e settore merci) a Saint Joseph-Ricanto, si somma alle nuove espansioni previste dal PADD, che localizza un'ingente zona di nuova urbanizzazione nell'area militare esistente, serviti dal TCSP, che rappresenta al tempo stesso l'elemento di separazione tra i due comportamenti (residenziale e portuale) e di connessione con il centro della città. I due strumenti sembrano dunque farsi portatori di progetti distinti nella parte Est del capoluogo, la cui compresenza determina ulteriori squilibri territoriali rispetto a quelli che il piano territoriale si propone di risolvere.

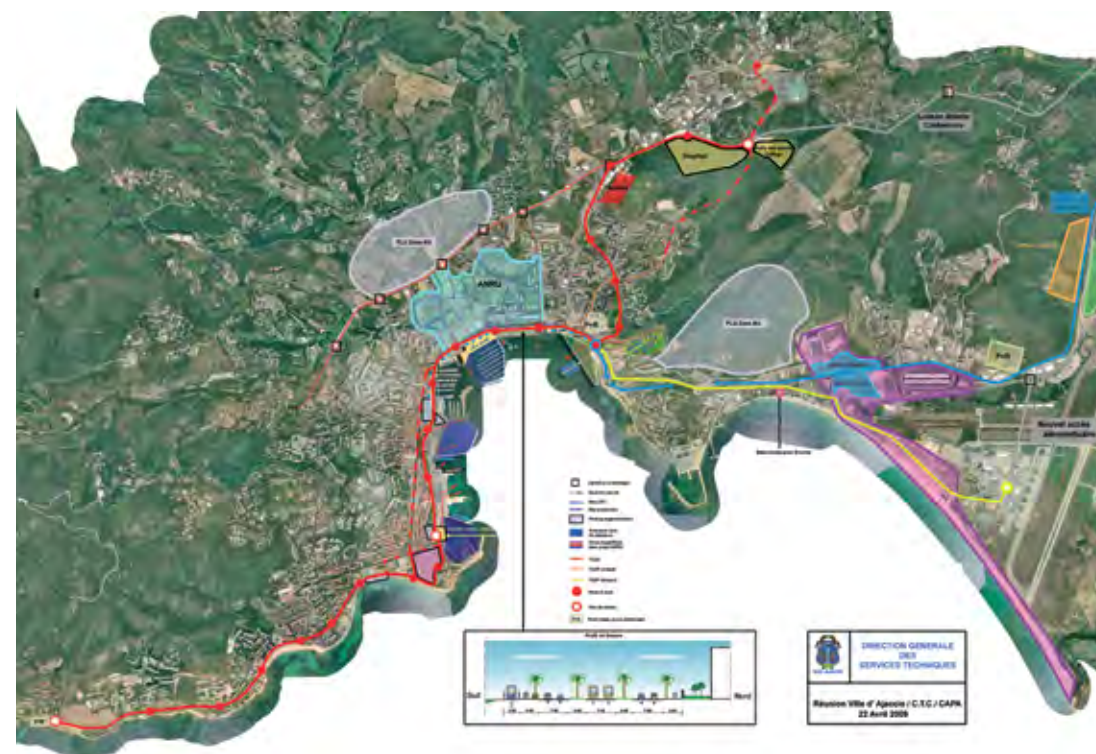


Fig. 8. Sintesi degli interventi in previsione nel sistema città-porto di Ajaccio (Fonte: Ville d'Ajaccio, Office Service Techniques, 2009)

Le direzioni di sviluppo espresse da entrambi gli strumenti derivano anche e necessariamente dalla conformazione orografica della città che, essendo compressa tra i monti e il mare, non offre molte potenzialità di sviluppo. Inoltre, l'ampliamento della città e del porto verso est, tra Saint-Joseph e l'area dell'aeroporto, sembra obbligato anche dalla presenza di aree protette e di interesse paesaggistico a ovest della città.

Tuttavia, manca una reale integrazione tra i due progetti urbani, che permetta di prendere in considerazione gli effetti territoriali di entrambi. Se lo *Schéma Directeur du port de commerce* è uno strumento settoriale e ristretto all'area sotto la giurisdizione della Camera di Commercio, in questa contingenza il PADD rappresenta un'occasione mancata di valutare congiuntamente le progettualità espresse dalla città e dall'autorità portuale.

Il PADD riporta infatti distintamente i due progetti e si occupa principalmente dell'integrazione delle diverse modalità di trasporto pubblico previste (bus, TCSP, navette marittime), ma non prende in considerazione le possibili congestioni sugli assi stradali di accesso alla città e all'aeroporto. Da un lato, un aumento della circolazione dei mezzi pesanti nella futura area cargo del porto di Saint Joseph comporta necessariamente un aumento del traffico verso il nucleo; dall'altro lato,

anche la presenza di nuove zone residenziali e di servizi connessi (terziario direzionale e commerciale, servizi pubblici) nell'area della marina può comportare un aumento dei flussi da e per il centro, causando future congestioni in questa zona.

Un possibile approfondimento di queste tematiche può essere sviluppato in due direzioni: da un lato, nella definizione del PLU del comune di Ajaccio, strumento operativo del PADD che, dovendo conformare gli usi dei suoli ed essendo in fase di redazione, potrà prendere in considerazione i progetti esplicitati nello *Schéma Directeur du port de commerce* approvato nel 2010. Dall'altro lato, l'importante spostamento di parte dell'insediamento e delle funzioni portuali a est della città dovrebbe rientrare tra le tematiche del redigendo *Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)* della CAPA, proprio perché la portata del progetto è tale da cambiare gli equilibri dell'intero sistema territoriale a Est del capoluogo.

Bibliografia di riferimento

Monografie e articoli

AdCF - Assemblée des Communautés de France (2008), 2001-2008. *Bilan de mandat du développement de l'intercommunalité*, www.adcf.org/files/AdCF_Bilan_INTERCO2001-2008.pdf (ultimo accesso 27/08/2009).

Cours des Comptes (2005), *L'intercommunalité en France - Rapport au Président de la République*, Paris, Sénat.

Cours des Comptes (2008), *Bilan d'étape de l'intercommunalité en France*, Paris, Sénat.

Del Grande A. (2007), Ajaccio. Una città tra isola e continente, in De Blasio C., acd. (2007), *Luoghi dello scambio...*, cit., pp. 443-463.

Fallanca De Blasio C., acd. (2007), *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo. Storie, culture, progetti* (vol. II), Iiriti, Reggio Calabria.

Documenti di pianificazione e programmazione

Collectivité Territoriale de Corse - CTC (1993), *Plan de développement de la Corse*
Collectivité Territoriale de Corse - CTC (2010), *Développement du port de commerce d'Ajaccio*

Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien - CAPA (2006a), *Livre Blanc de l'Habitat*

Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien - CAPA (2006b), *Plan local de l'habitat (PLH)*

Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien - CAPA (2005), *Plan de déplacements urbains (PDU)*

Ville d'Ajaccio (2006), *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*

Ville d'Ajaccio (2007a), *Contrat Urbain de Cohésion Sociale*

Ville d'Ajaccio (2007b), *Etude pour l'extension et la réhabilitation du port Charles Ornano, Phase 3 - Schéma d'aménagement du site, Rapport, Juin 2007*

Ville d'Ajaccio (2008), *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain (O.P.A.H.-R.U.) Cannes - Salines, Convention*

Ville d'Ajaccio (2006), *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain (O.P.A.H.-R.U.) Renouvellement Urbain, études pré-opérationnelles*

Ville d'Ajaccio (2007a), *ZPPAUP D'AJACCIO. RÈGLEMENT Établi pour servir à la ZPPAUP approuvée en date du 3 mars 2003 et à son extension réalisée en octobre 2007*

Ville d'Ajaccio (2009), *Aménagement Secteur Amirauté, Document de Travail pour la Réunion CTC/CCIACS/CAPA/VILLE du 11 juin 2009*

Rhodes Island: General information

The island of Rhodes is located at the crossroads of two major sea routes of the Mediterranean between the Aegean Sea and the coast of the Middle East, as well as Cyprus and Egypt. Throughout its long history the different people who settled on Rhodes left their mark in all aspects of the island's culture: art, language, architecture. Its strategic position brought to the island great wealth and made the city of Rhodes one of the leading cities of the ancient Greek world.

Rhodes is the 3rd largest island of the Aegean (1 401,46 sq. km). Rhodes city is the capital of the Prefecture of the Dodecanese and of the island, located on its northern edge. The city occupies an area of 20 340,87 hectares. The urban plan amounts to 8 491,40 acres with vast archaeological grounds of 1280,91 hectares. The city's official population (2001) is 53 709 and the island's official population (2001) 117 007. Almost 50% of the population resides in the city of Rhodes, which covers 1,45% of the island's total area.

Rhodes economy was gradually transformed during the last five decades from an agricultural to a tourism economy. Nowadays the tourism sector represents approximately 75% of the total economy sectors of the local market and the contribution of the tourist product in the local GDB is estimated to be 85%. Rhodes city offers 142 hotels that amount to 15447 beds (2001). The city also hosts the administration, healthcare and economic services of the Prefecture and is the commercial and administrative center of the island.

Rhodes is within the top 5 international tourist destinations and has an international airport and port. "Diagoras" airport, situated 17 km away from the city, hosted during the year 2010, 1 803 289 visitors. Rhodes has direct connection to European and Middle East ports. At the north-east waterfront area of the city and within the city's limits are situated the "Mandraki" marina, the cruise port, the commercial port and the new marina of Rhodes. The port area amounts to 461.59 hectares. The port mainly serves passengers and cruise traffic and hosted during last year 2 752 298 passengers.

City-Port planning and urban renewal

Rhodes port is managed by the Municipal Harbor Fund of the Southern Dodecanese. The Harbor Fund is also responsible for Simi, Tilos, Chalki, Kastelorizo, Kasos and Karpathos ports. Head of the administration board of the Harbor Fund is the Mayor of Rhodes. Decision making for port planning must be approved by the Ministry of Maritime affairs, Islands and Fisheries. On the other hand, city planning goes through the Municipal Council and is approved by the Ministry of Environment, Energy & Climatic change. All strategies concerning both the city and the port have to comply with guidelines stated within in the General Urban Plan of Rhodes Municipality (1987) and the Strategic and Development Plan for the Southern Aegean (2003).

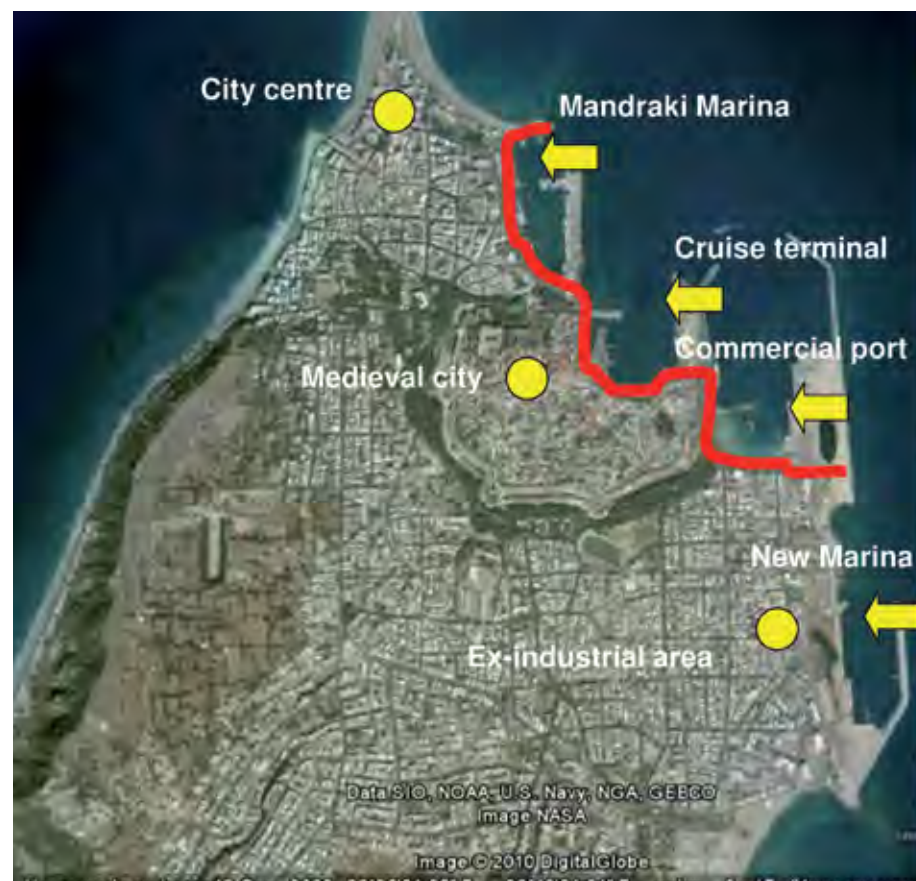


Fig. 1. Google map of the city of Rhodes (Programming and Documentation office)

Urban renewal

The Urban Planning Law 2508/1997 replaced the law 1337/1983 and was the legislation that introduced the term “renewal” in Greek urban policies. Although the law was issued almost 13 years ago it has been applied in very few cases all over the state, as it is complicated and time consuming.

The criteria for defining an area as “Renewal area” include high densities, lack of public spaces and land use conflicts or need to re-define land uses due to area’s new dynamic. Furthermore, lack of protection and promotion of historical, archeological and cultural resources or activities, intensifying devalorisation of the aesthetics and quality of the built and natural environment and serious issues linked to the residential stock are matters to be evaluated so as to define “renewal areas” within the urban grid.

The law’s proposed forms of renewal include reorganization of the total area and of the city block, improvement of built and public spaces, improvement of the public facilities, function, forms and aesthetics of public and free spaces.

Renewal areas must be stated in the General Urban Plan of the city. Gradually, the preliminary renewal study and the renewal program/study have to be carried out providing approval of the City Council in several stages. The recourses for implementing the renewal study are funds from the Trust Fund for Urban Plan Implementation, structural and national funds and in several cases subsidized loans for housing.

Development policies in Rhodes city

Rhodes economy is currently based on a mass tourism model that has been declining for the last decade. The city has to develop a new tourism product by capitalizing the islands significant cultural heritage and natural assets while improving urban infrastructures. Moreover improving through that process the quality of life for inhabitants and increasing the attractiveness of the city is a major goal.

Within the municipality’s major aims is to improve and protect the natural and built environment of the city, minimize the effects of mass tourism and urban sprawl and increase the competitiveness while reinforcing the comparative advantages of the area.

Rhodes city also targets at developing cruise tourism as a mean to achieve urban regeneration. The city participated at the Cruise Tourism and Urban Regeneration (CTUR) project part of URBACT II programme. The CTUR challenge was to transform, regenerate and adapt the physical and environmental components of the “port-city system” by:

- increasing the attractiveness of the port city system;
- improving port accessibility; improving passenger mobility; reinforcing safety inside the port and at the city-port interface;

- developing functional diversity at the city-port interface and renewing obsolete port areas;
- protecting and enhancing the port's architectural heritage.

Within the frame of the CTUR project the city developed the following Local Action Plan that is already incorporated within the cities policies.

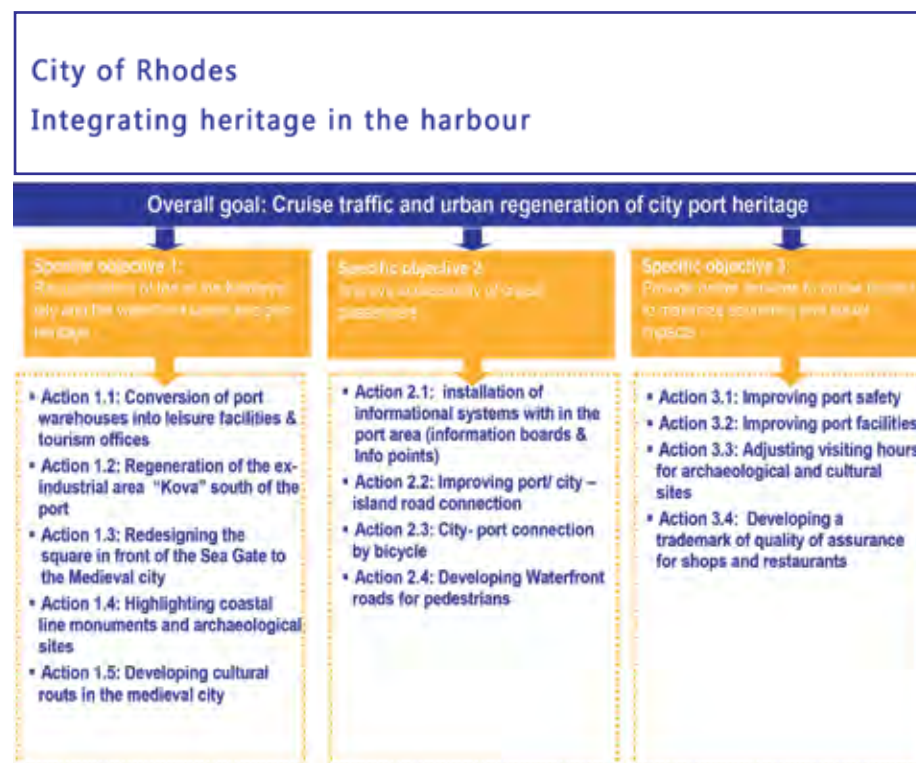


Fig. 2. CTUR Local Action Plan of the city of Rhodes (Programming and Documentation office)

The port

Since the relocation of the passenger and cargo terminal in 2007 there has been a significant transformation to Rhodes port that now serves only cruise traffic. The Hellenistic pier (mole of the mills) that is surrounded by the modern pier is now after extensive excavation and restoration work an impressive archaeological and cultural site.

Fig. 3. View of the cruise port before the relocation of the cargo and passenger port (Programming and Documentation office)



Fig. 4. Current view of the cruise terminal (photo: Philippou Philippos)

Fig. 5. Aerial view of the Hellenistic pier within the cruise terminal (photo: Philippou Philippos)



Furthermore at the city's study for the re-evaluation of the eastern waterfront it is pointed out, that there will be a great comparative advantage for the city's harbor at European level provided the promotion of the surrounding environment and the upgrading of facilities and services. The mole of the mills is indented to become once



Fig. 6. General plan of the marina, phases A&B/ 1992 (Programming and Documentation office)

again the point of reference of the port, in the sense that services and buildings will be redirected to face the pier and not “turn their backs” on it, as they do today. For this purpose there should be a new study of the port’s functions and services. The new study must meet the architectural requirements of a modern port that is accessed by tourists from all over the world in acceptable safety conditions governing all EU ports, but also take into account the unique features of such an important historical site.

The new commercial and cargo port, “Akandia” port, is at the south of the cruise terminal. Currently all land structures are finished while the new port masterplan is in progress.

Rhodes new marina is situated at the south of “Akandia” port, in front of the former industrial area “KOVA”. The project is been discussed since 1984. The first study of the marina was assigned to a private firm and was concluded in 1992. The study treaded the new project as an organic part of the city and managed successfully to balance the needs and requirements of the marina and of the city behind the marina.

The first stage of the project was financed by the Community

Support Framework / Greece 1994-1999. The land structures were left half finished in the year 2000 as he cost of the construction exceeded the estimates. The Municipality turned to the private sector for funds in order to complete and operate the project. A consortium of companies was granted the use of the site after an international call for tender in 2005. The new study of the marina developed by the consortium is more about exploiting port space and lacks the positive characteristics of the previous study that had to do with the port-city link.

The city

“KOVA” former industrial area is strategically located at a central waterfront location within the city’s limits, at the south east of the cruise and commercial port, in front of the new marina, beside the medieval city and along the route of the new peripheral highway of the city. It was designed as an industrial- wholesale area by official urban planning, the Italian Urban Plan “Piano Regolatore” in 1926.



Fig. 7. Piano Regolatore 1926 (Department of Medieval town and Archaeological sites)

Although the area was at first situated at the outskirts of the city, it was soon surrounded by the city grid as the city grew to meet population needs. The area was already declining in the early nineties. Rapid tourism developed made people occupy mostly in the tourism



Fig. 8. The old power factory (Programming and Documentation office)



Fig. 9. "KOVA" area (Programming and Documentation office)

and service sector, that was most profitable while environmental issues emerged as the industrial area was now neighboring residential areas.

Currently, land uses are mostly commerce, services and light industry while there are residential areas in the inner industrial area. Many properties are abandoned or underused, public and green spaces are degraded and infrastructure projects are left incomplete. Most properties are large sized and there is a high percentage of state and municipal property in contradiction to the rest of the island and Greece in general, where land is mostly formed of small sized private properties. The area is easily accessible by road from the rest of the city and the island. Within the area there are significant industrial heritage buildings such as the old flourmill (1938), the old municipal slaughterhouse (1925), the wine factory of CAIR (1928), the old power factory (1950), etc.

Currently the General Urban Plan of the city is in progress. In A phase it is proposed that the area is redesigned as a "Secondary city centre" while the re-establishment of the link between the city and the port is pointed out. In B phase the area is characterized as an "Area of new economy". Land uses will be supportive to port and central city functions, such as services, recreation, tourism and residential uses. The area is also characterized as a "Renewal area/waterfront". Total liberalization of maritime transport will give a boost to commercial and tourism activity. Rhodes is a vital node of international character in the SE Mediterranean, with rapid development of cruise tourism during the last decade. However there is a lack of infrastructure facilities in the east coast of the city and the former industrial area is cut off the main city functions despite its advantageous location. The aim is to define land uses, preserve and promote cultural resources, increase public and green spaces and organize vehicle and pedestrian circulation.

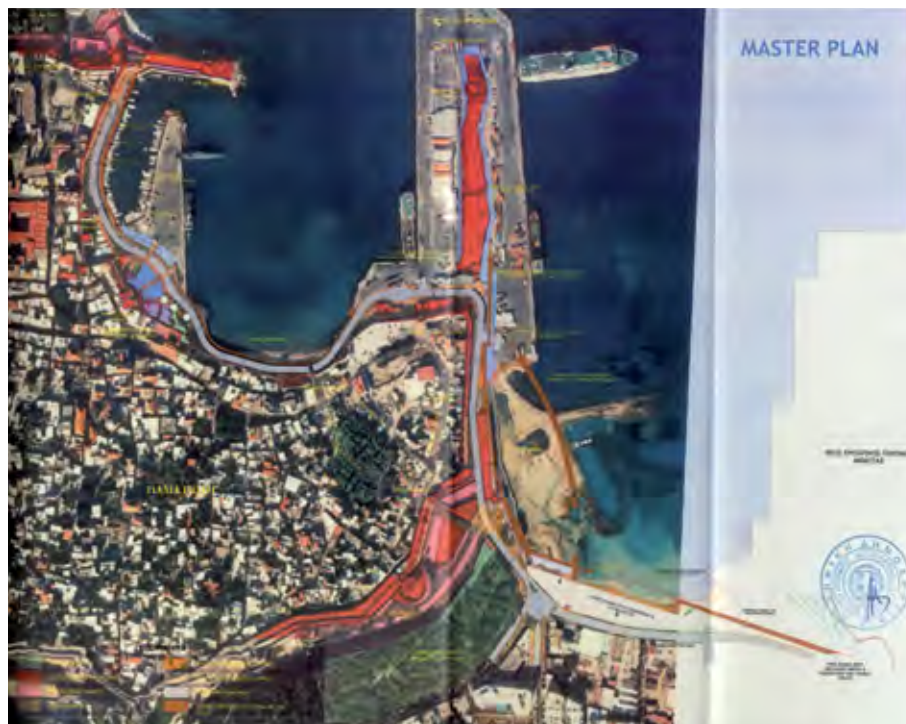


Fig. 10. Study of the coastal area (Department of Medieval town and Archaeological sites)

Issues of degradation are faced not only along the coastal area in front of the industrial area but along the entire north-east coastal area of the city. The city's study for the re-evaluation of the eastern waterfront is about reorganizing and promoting the coastal zone in front of the medieval fortifications.

During the Hellenistic times the part of the city that was situated along the waterfront was very effectively fortified. The coast was further inside the hinterland than it is today. The medieval fortifications had to extend until the rocks of the coast to prevent enemies from accessing the city from the sea, so there was a direct link between the sea and the city's walls.

During the Italian period (1923-1948), extensive restoration work began at the medieval fortifications. The Italians demolished all buildings by the fortifications and formed a small surrounding green area for managing increased traffic. New entrance gates to the walled city were opened and others were widened. The road along the coast and the pier of the port were extended with embankments to meet the growing needs of the city.

The area was not studied as a whole since then. Interventions made occasionally were fragmentary mainly due to the joint authority of the Ministry for Culture, the Port Authority and the Municipality

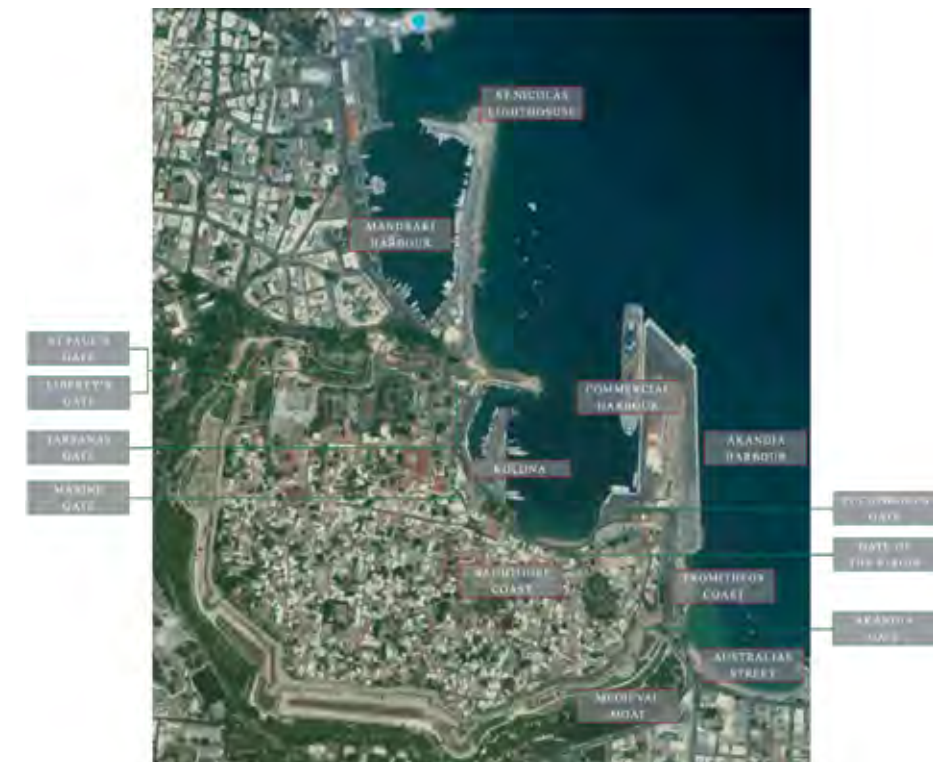


Fig. 11. Aerial view of the coastal area of the Medieval city (Department of Medieval town and Archaeological sites)

of Rhodes. In the proposed study it is considered essential to redefine a different perception of space, where the needs are rated differently in favor of the monument and the visitor. Traffic and parking daily requirements are managed so as to avoid negative effects for pedestrians and cultural and archaeological sites.

The essential difference of the proposed study in comparison to the current situation is the overall design that shapes the space according to its needs, but under a broader range of options. It is been taken into account that the study area is part of the city and of the port as well. Historical data, the need to resolve current issues and restore the relation of the sea with the city's walls definitely shaped the proposal for the redevelopment of the area.

The key element of the study is a waterfront pedestrian/cycle way that runs along the entire study area from St. Pauls gate, to Australia Street in "Akandia" commercial port. The cycle path will be constructed between the sidewalk and the road allowing a smooth transition between the different modes and speeds of traffic. The pedestrian way is in a form of a second sidewalk-pier, made of wood, metal and reinforced concrete, below the existing pavement that will give the impression of a light, non permanent construction. The construction of a low wall on the west side of the highway will allow

pedestrians to move safely and comfortably next to a moving vehicle. This structure will be set on the old sea trail, where the sea used to be before the embankments.

To reverse the current image of the coastal zone of the medieval city, it is necessary to take measures in order to forbid vehicle circulation in the area, even for a few hours per day. Developing an effective system of public transport will play a crucial role in achieving this goal.

The waterfront area at the Marine Gate, that is the main entrance to the Medieval city from the waterfront, is the focal point of the stroll of the entire coastline. The magnificence of the fortified architecture, the square within the walled city (Hippocrates Square) and the square created in front of the gate, makes this area exceptionally attractive. However the current use of the site does not meet the above. The creation of a square with a new dynamic, where pedestrians can stop, sit and gaze this unique part of the fortifications, is proposed in contrast to the current situation where the site only works as a passage (and a hasty one) to and from the Medieval city. To achieve this, it is necessary to shift the road to the north as part of a new design of the square. That will contribute to the creation of a dynamic space that will lead pedestrians smoothly from the Medieval city to the contemporary city centre, the accommodation of traffic outside the historical area that will now be assigned to pedestrians and a variety of activities and the development of a new wider pedestrian and cycle way to serve those moving along the coast.

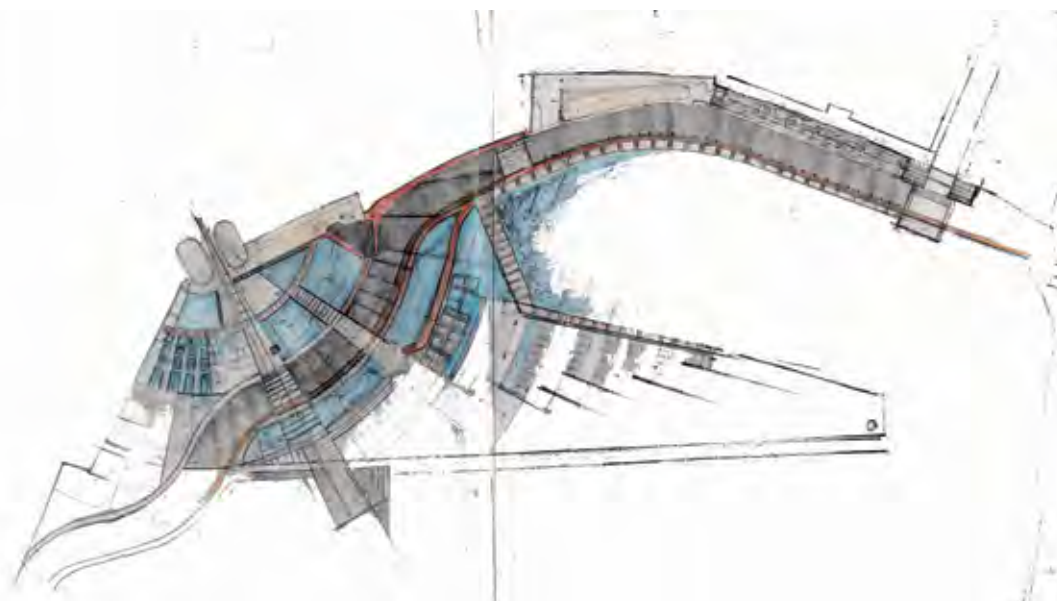


Fig. 12. Study of the Marine gate (Department of Medieval town and Archaeological sites)

The Marine Gate should regain the ability to reflect in the water. It is of course objectively impossible to return to the original topography of the landscape and to restore the coast to its original position. The restoration of the 'fluid' element in front of the gate is in the form of surfaces that are, or resemble, water so as to function symbolically and associatively in relation to the name of the Gate.

The study of the waterfront includes the area of the cruise port and makes specific proposals for the upgrading of the area as already mentioned above.

"What is a port without a city, or vice versa?"

Although the port is part of the city, it is very rare for port authorities to treat port renewal projects in that specific perspective. Port is considered as a city within the city and strict safety regulations applied in the port area may impose that attitude. On the other hand it is more common for the city to aim at including the port in urban renewal and other projects and trying to engage the port in all forms of creative cooperation and dialogue. Furthermore as it is clearly stated at the outputs of the CTUR programme, the improvement of the city-port interface requires the following:

- institution of good (better) governance between port, city and other local stakeholders including the citizens;
- conception of new tools to allow, encourage and integrate the participation of the citizens in the decision-making process;
- conception of innovative planning tools to transform and organize the city-port in an integrated vision;
- creation of innovative communication tools to promote, in a global dimension, the port-city and its features.

Bibliography

Magos K., Chatziioannou P., Paraskevopoulou A. (2005), *Revaluation of the coastal area of the Medieval town of Rhodes*, Municipality of Rhodes, Department of Medieval Town and Archaeological sites, Rhodes.

Moraitou P. (2007), "Environmental renewal of waterfront urban industrial areas. Case study: The industrial - wholesale area KOVA" in *Rhodes city*, Thesis, E.O.U., Patra.

Moraitou P., Santorinios N. (2011), *Local Action Plan: City of Rhodes*, URBACT II Programme, Cruise Tourism and Urban Regeneration, Naples (available at <http://urbact.eu/en/results/results/?resultid=32>).

Papachristodoulou J., Moraitou P. (2005), "General Urban Plan", *A phase*, Municipality of Rhodes, Department of Urban Planning, Rhodes.

The venetian arsenals in the old harbour of Heraklion: perspectives of urban policy through architectural competitions

11.

George Fournarakis, Kallia Nikolidaki

Heraklion Candia: the beginning of the story...

From my point of view as an archaeologist, a small introduction with a description of our historical background is necessary in order to obtain a clearer picture of a modern city which is trying hard to connect its past with its present needs (see picture n. 1).



Fig. 1. General view of Heraklion's old harbour

Crete and more specifically Heraklion have always been in the middle of the interest of the eastern Mediterranean's people due mainly to its geopolitical position, by being on the crossroads between the three continents, Europe, Africa and Asia. Silent witnesses of its long history are still visible today almost everywhere within the so called Old City of Heraklion. Part of this history is the Venetian harbour with the impressive sea fortress - Castello del Molo - at its entrance, the arsenals on the southern side and the coastal fortification wall at its north.

The old harbour used always to play a significant role to the city whether it was called Kastro, Candia (during the Venetian conquest), Kandiye during the ottoman period and Heraklion till today.

Our long history allows us to appreciate even more the significance of these structures taking into account their immense impact in every day life of people that lived in the city or who passed by it. During the Arab conquest the port played an important role since it was the place where Mozarabs, Saracens or Afri, launched successive pirate raids, terrorizing the islands and shores of the Aegean.

The importance of the port continues to increase during the byzantine period, (10th century), when the island is freed from the Arabs. At the same time the new settlers reinforced the fortified enclosure, already founded by their predecessors thus also protecting the port itself.

The Venice of the East...

During the long lasting Venetian period (1211-1669) the town's importance is revealed by the fact that its name was thenceforth used to refer to the entire administrative region of Crete, which was known as the Kingdom of Candia (*Regno di Candia*). The city port reaches its peak. The Venetians were to elevate it to the status of a major trading centre and indeed one of the main naval stations for their fleet in the Eastern Mediterranean Basin (see picture n. 2).



Fig. 2. H.R. Werdmüller's plan of the Venetian Candia (c. 17th century)

Candia now becomes the *Allia civitas Venetiarum*, the Venice of the East. Apart from the new fortified enclosure, which we actually see today, a large number of construction works takes place in the port basin. All these works, designed by well qualified military civil engineers of the Venetian Empire were realized with forced labour by locals. Their main scope was to protect the new acquisition from the eastern

threat, that of new Ottoman Empire, now rising and spreading all over the eastern Mediterranean basin.

Between 13th - 17th centuries three complexes of shipyards were constructed, while other storage rooms (for water and products) were completing the picture of a well equipped port. The most impressive of all was, without any doubts, the Castello Del Molo, the fortress dominating the entrance to the Venetian harbour, also known as the Rocca a Mare and later the Koules until now.

The first complex was named Arsenali Antichi, built twice from scratch only to collapse in a second earthquake in 1856. The area is now occupied by another building complex, erected in the beginning of the 20th century. From the second shipyard complex, known as the Arsenali Vecchi, only half of the four oblong structures still survive today (see picture n. 3). The third and last complex - the Arsenali Nouvi and Nouvissimi - was built to the southwest of the port. It originally consisted of five vaulted oblong structures, later extended to the north with the addition of the Arsenali Nouvissimi (see picture n. 4).

All in all, these oblong structures, with vaulted rooms, were closed with big wooden gates. They were gradually built and were capable of housing ships in need of protection or repair. They were also used for the construction of new vessels.

Once walled in, the whole harbour area had to be linked to the town - this was achieved mainly by means of two gates, the Porta del Molo (Harbour Gate) and the Gate of the Arsenals (Shipyard Gate), neither of which has survived.



Fig. 3. Part of the western arsenals seen today – Fig. 4. Part of the eastern arsenal seen today

The beginning of the end ...

During the ottoman rule, the port does not in fact change; the only new structure was the little fortress of Koules, opposite to the impressive Venetian one in order to protect even more the port entrance.

In the 19th century a series of disastrous interventions either

from earthquakes and or the human factor provokes a complete change in the port basin.

In the early 20th century, Heraklion was the island's largest centre of commerce, and radical changes to the town plan were called for in response to the demands of a modern city. Public works involving the demolition of monuments in the harbour area were initiated by the independent Cretan government (at the early 20th century) and completed after World War Two. At first the Shipyard Gate, the Harbour Gate and a sizeable section of the arsenal were knocked down to make room for the sea-front road and an extension to the harbour. A cargo dock was then built on the site previously occupied by the small Koules.

Finally, a modern port serving passenger ferries and cargo vessels was added to the east of the Venetian harbour.

New perspectives...

So by mid 20th century and before the beginning of the 2nd World War the port changes very drastically indeed until today. With the new perspectives though, deriving from Pan-Hellenic Architectural Competitions the old harbour is going gradually to regain its old value, connecting the past with the present and allowing people to appreciate the history through carefully and respectful modern interventions.

Of course after some decades it will be the history itself which is going to judge our choices, initiatives or lack of them...

Heraklion today: the interventions in the coastal zone

Heraklion is the biggest city of Crete, capital of the island, seat of the major regional authorities. The city is mainly characterized by high population density, lack of public spaces and insufficient city planning, which in the second half of the 20th century has always been following rather than previewing the city's needs and expansions.

The role of the city port is undoubtedly still very important as it is also the "pressure" that its function exercises to the urban city of Heraklion. It is not surprising that the local unions of engineers and architects propose nowadays the creation of a new cargo port, outside the city's boundaries, within the new Regional Development Plan of Heraklion (see picture n. 5).

At the same time the Department of the Old City and the Venetian Fortification of the Municipality of Heraklion aims at revitalizing the Venetian harbour with its facilities, alongside with the historical gulf of Dermatas at its west. For this reason two architectural competitions have recently taken place and are still in progress.

Fig. 5. The Venetian old Harbour



Fig. 6. The Old City of Heraklion



Description of the area/ concept/ interventions

The coastal zone in Heraklion consists of three parts: the western one, the central (which is within the Old City) and the eastern one, that is the passenger's and cargo / commercial harbour. The Port Authority of Heraklion Ltd is merely responsible for the planning concerning the eastern part of the coastal zone, where the role of the Municipality is quite restricted.

As far as the Old City is concerned, it has always been until today the centre for all the administrative authorities and services. In order to regain its historical value, it is vital to transfer all these functions outside of the Old City's boundaries, by creating two urban units, east



Fig. 7. The project area

and west of it, as previewed in the Urban Regulation Plan. The eastern one is located next to the new harbour and has already been the topic of a particular architectural competition (see picture n. 6).

Within the Old City a number of architectural competitions have taken place during the last decade. This kind of practice (i.e. architectural competitions) may be very typical for central and west European countries, but it has been quite unusual for Greek standards. It is very important to note that in our case these competitions were elaborated after a constructive collaboration amongst the local authorities, the local Association of Architects and the local Chamber of Engineers. The fact that the local authorities implement medium and large scale projects resulting from architectural competitions has created a kind of trust between the architects and the Municipality. Furthermore this kind of practice promotes the city itself in a national and international level.

All the interventions taking place in the Old City are part of a Strategic Regeneration Plan concerning its preservation and revitalization. The Old City itself has been designated as an "Urban Renewal Area", thus allowing the implementation of a series of Regional Operational Development projects (see picture n. 7).

Obstacles

One of the main problems generally deriving from architectural competitions in historical areas in Greece is the long bureaucratic procedures, concerning mainly the Ministry of Culture and its totally centralized structure. All major decisions are taken in Athens, away from Heraklion and its needs.

Due to the long time intervened between the planning phase and the projects' implementation, once awarded concepts often tend to lack in originality and actuality.

Best practice

When complex projects are being implemented and taking shape, the added value to the city is quite significant as well as the citizen's approval. The best example of this case, seen today in the city, is the project concerning the historical gulf of Dermatas, the former Municipal Fruit Market and the former Power Supply Station. These were all part of the competition for "Young European Architects - European 4" under the title "The space between". Heraklion is the only city in Greece and one of the few in Europe where the whole project took shape and was realized with the financial support and combination of various European programmes. The project was characterized as an example of the so called "good practice" and it was officially presented in the frame of "European 9" in Santiago de Compostela three years ago.

Lately an ambitious renewal project has been implemented on the western coastal area, which was quite downgraded. The project itself (that unfortunately was not the outcome of an architectural competition) was launched at the framework of the Operational Programme URBAN II of Heraklion. The interventions managed to attract also private investments that changed radically the character of the whole area. Of course it must be examined whether all these interventions reflect the real social needs of the inhabitants of the district under discussion, a common maybe problem in various urban interventions worldwide (see picture n. 8).

The Venetian harbour and its perspectives

After having completed the project concerning the west coastal front within the Old City, our main objective was focused on the rehabilitation of the Venetian harbour. One of the main obstacles that we faced had to do with the management and planning within the old harbour and how three different public Authorities, the Municipality of Heraklion, the Ministry of Culture and the Port Authority (Ltd.) could co-exist and work together in a constructive way.

According to a Strategic Regeneration Plan, the Venetian Sea Fortress, which belongs to the jurisdiction of the Ministry of Culture, is going to be changed into a naval museum. Until now no plans have been yet made.

On the other hand the Venetian Arsenals are planned to house different cultural and social activities for the citizens and the visitors. In order to accomplish this objective, the Municipality launched two architectural competitions for the two separate complexes and the Venetian installations around them (see picture n. 9).

Nowadays, due to the new financial data, the most crucial problem that we have to deal with is the funding of these ambitious projects. The added value in the future, after the completion of these projects, will be significantly high not only for the benefit of the citizen today and the generations to come but also for our historical heritage.

Il ruolo di Cagliari nel Mediterraneo, tra piccole ricuciture e ambiziosi progetti

12.

Valeria Lingua



Fig. 8. The “good practice” area of European 4



Fig. 9. The competition area of the Venetian Arsenal

Karales, la città degli scambi

L'attività portuale nel golfo di Cagliari, per la sua posizione strategica nel Mediterraneo, si sviluppò a partire dai fenici punici, per poi essere oggetto degli interessi dei romani, che fondano la città di Karales, della repubblica di Pisa nel 1270, che provvede a radere al suolo la città romana e rifondare una roccaforte murata sul colle del Castello, degli Aragonesi che dal 1326 estendono la città e il loro dominio a Stampace e Villanova. A partire dall'Unità la città si apre al territorio, fino a configurare, nel 1929, la necessità di un bando per la redazione di un piano regolatore capace di indirizzare e disciplinare i fenomeni di inurbamento causati da un progressivo aumento di abitanti e dalla concentrazione di attività e funzioni pubbliche.

Le diverse fasi storiche che connotano la storia del capoluogo sardo si riflettono sia nell'evoluzione dell'insediamento e del porto, sia nell'etimologia del suo nome, che sembra derivare dalla parola fenicia *Karel* (“città di Dio”). In epoca romana è declinato in *Karalis*, al plurale, *Karales*, ed anche *Caralis*, al plurale *Carales*. In epoca spagnola è mutato in *Caller*, mentre diventerà Cagliari nel periodo della dominazione dei Savoia.

Se i primi insediamenti preistorici (1700 - 1500 a.C.), sono rinvenuti nelle caverne di Sant'Elia nella collina di Monte Claro, la prima colonia fenicia viene fondata nel primo quarto dell'VIII sec. a.C. Cagliari si connota fin da subito come approdo e punto di appoggio lungo la rotta dal Libano alle colonie iberiche che fornivano metalli pregiati, nonché come importante porto saliniero in ragione della presenza di grandi stagni salati, che forniscono sostanziose quantità di sale. A questa funzione si aggiunge ben presto quella di porto granario, sviluppata con la dominazione cartaginese che introduce la cerealicoltura nel Campidano: funzione che si mantiene anche in epoca romana quando la Sardegna diventa, insieme alla Sicilia e all'Africa settentrionale, uno dei “*frumentaria subsidia*” della Repubblica (Autorità Portuale di Cagliari, 2008, Relazione generale e storica).

La città romana si sovrappone al precedente insediamento punico, che si sviluppava da oriente con il porto per l'imbarco del sale nella zona di Bonaria a occidente con il porto lagunare per il grano nella zona di Sant'Avendrace. Il centro urbano, sede di magistrati e ufficiali e della colonia cartaginese, era dotato di una necropoli e di un santuario extraurbano a Sant'Elia.

Durante l'appartenenza all'impero romano, durata circa sette secoli, la città conosce un lungo periodo di pace. La città viene elevata a capitale dell'isola, ma il suo porto perde di importanza strategica a favore di Olbia e Porto Torres, più vicine al continente, anche se non mancano rotte commerciali con i porti continentali (Orbetello, Pisa, Labro, Miseno, Pozzuoli e Ostia, porto di approvvigionamento dell'Urbe), nonché con la Spagna e l'Africa settentrionale. L'impianto urbano viene riportato ai canoni della città romana: l'attuale quartiere della marina si configurava come un *castrum* fortificato e dotato di un anfiteatro e un foro con complessi termali intorno a Piazza del Carmine, nella zona di Stampace, di una necropoli a Sant'Avendrace, di magazzini per il grano e stabilimenti industriali e commerciali nella zona di Santa Mergherita (Mondello 2007, Deplano 2009).

Il crollo del mondo romano determina l'avvento delle incursioni barbariche e un decadimento della città, che si riprende solo dopo la sconfitta del pirata Mugahid. Nell'intento di dare nuovo lustro al porto riallacciando e stabilendo nuovi rapporti commerciali, vengono concesse franchigie e donazioni a Pisa, Genova e Marsiglia: di conseguenza, nei sec. XI e XII il "Porto di Liapola", dal nome medioevale dell'attuale quartiere della Marina, è frequentato da navi pisane, genovesi, provenzali e catalane, e si trova ben presso al centro degli interessi commerciali e politici delle repubbliche marinare di Pisa e Genova.

Con una accorta politica di insediamento in loco e di occupazione dei posti di prestigio nel giudicato cagliaritano, la Repubblica di Pisa finisce con il prevalere su quella genovese e si radica nella città, dando adito anche a modifiche radicali del porto e dell'impianto urbano: viene scelto il quartiere Castello come nucleo fortificato della città (chiamata *Castrum Castrum*), mentre le altre parti sono considerate nuclei autonomi dotati ciascuno di un sindaco. Anche il porto viene munito di bastioni e dotato di stato giuridico indipendente regolato da uno statuto autonomo, il *Breve Portus Kallaretani*, della prima metà del secolo XIII.

Nel 1325 avviene il passaggio dal dominio Pisano a quello aragone-spagnolo, che cambia la struttura commerciale della città, orientando i traffici marittimi verso la penisola iberica e monopolizzare il commercio grazie alle esenzioni che avvantaggiavano i commercianti del regno. A questo scopo, Alfonso XV di Aragona apporta notevoli miglioramenti al porto, attraverso la costruzione della Darsena (1332) e del Moletto della Sanità. Tuttavia, questi ingenti lavori non riescono a far fronte a una forte decadenza del traffico marittimo, dovuta sia alla riserva di ogni diritto di commercio a una ristretta cerchia di speculatori (Autorità Portuale di Cagliari, 2008, Relazione generale e storica.), sia alla ripresa delle scorrerie saracene e al progressivo decadimento dell'economia sarda.

Dopo un breve passaggio in mano agli austriaci, Cagliari riprende la sua importanza a partire dal 1720, quando la Sardegna viene assegnata a Vittorio Amedeo II di Savoia. Sotto il regno dei Savoia, la città mantiene il ruolo di capoluogo, sede del viceré e dei principali uffici amministrativi e giudiziari, e vengono costruite l'Università e la relativa biblioteca. Nel 1836 Gaetano Cima viene incaricato della redazione

del primo piano regolatore generale, adottato nel 1858, che prevede lo smantellamento della cinta muraria, la delocalizzazione di importanti servizi al di fuori della città murata (mercato, ospedale, municipio) e l'apertura di due porte a mare si aprono sul porto, in concomitanza dei due bacini della Darsena e del molo centrale.

Con l'abbattimento delle mura la città si apre al territorio limitrofo: il tessuto insediativo si espande rapidamente, nascono nuove piazze e vengono costruiti diversi edifici pubblici (l'ospedale, i mercati, la stazione ferroviaria, il teatro e il palazzo civico). Risale a quel periodo anche la dotazione delle prime reti tecnologiche: acquedotti, fognature, illuminazione pubblica.

A fine Ottocento, dunque, la città si amplia e il suo porto sembra essere inadeguato a svolgere le funzioni di principale scalo dell'isola. Mentre l'espansione urbana lungo gli assi viari che si generano dal centro storico richiede la necessità di un nuovo piano regolatore, redatto dal Comune (Ing. Costa) e approvato nel 1890, l'ampliamento e la modernizzazione del porto fanno capo a un articolato "Piano Regolatore Generale", redatto nel 1882 dall'ingegner Edmondo Sanjust, direttore della sezione marittima del Genio Civile di Cagliari. In poco più di una decina di anni, tale strumento dà adito alla costruzione del Molo di Levante, alla trasformazione del vecchio molo centrale nel Pontile della Sanità e al prolungamento della riva del lungomare Roma, alla costruzione del Molo di Ponente e delle banchine di S. Agostino.

La forte espansione urbana di inizio Novecento e l'inizio del degrado del centro storico determinano la necessità di disciplinare la nuova "città borghese" (Deplano, 2010, p. 537) attraverso un piano regolatore. Nel 1929, dunque, viene messo a bando il concorso per la realizzazione del piano regolatore della città, che prevede la riorganizzazione del porto e dell'area ferroviaria, lo spostamento di funzioni scomode (officina del gas, mattatoi) e la realizzazione di residenze e servizi, attribuendo un ruolo importante ai grandi parchi verdi e alle zone umide. Il piano viene approvato nel 1938, ma i danni fisici ed economici portati dal secondo conflitto mondiale determinano l'abbandono delle sue previsioni a favore di un piano di ricostruzione affrettato che determina l'inizio di un processo di urbanizzazione delle periferie caratterizzato da scarsa qualità urbanistica e architettonica.

Il piano regolatore della città redatto nel 1962, allo scopo di far fronte a tali fenomeni di inurbamento e di affermare la necessità di dotare i nuovi quartieri di idonei servizi. Approvato nel 1965, il piano regolatore prevede ancora ulteriori ampliamenti della città consolidata, in particolare nella zona di Sant'Elia, congiuntamente con la realizzazione di servizi e infrastrutture collettive, in un'epoca in cui gli "standard urbanistici" non sono ancora divenuti legge. Quanto alla conurbazione, il PRG delinea i principali assi di accesso alla città e il tracciato della circoscrizione, sui quali insediare le infrastrutture e i servizi strategici per la città (ospedale, cittadella universitaria, stadio etc.).

Tra questi, assume sicuramente una importanza strategica la localizzazione del nuovo porto industriale nella Laguna di Santa Gilla.

Le caratteristiche di pregio ambientale e paesaggistico dell'area passano in secondo piano rispetto a un progetto di sviluppo ambizioso, teso a individuare a Cagliari l'Area di Sviluppo Industriale più grande della Sardegna, per fare del Porto Canale uno dei principali porti del Mediterraneo, da utilizzare come scalo intermedio nelle rotte transoceaniche e di smistamento dei grossi carichi. Alla ricostruzione della città lungo gli assi strutturanti esterni e nelle periferie si affianca infatti la necessità di dare un nuovo ruolo al porto, inserendolo negli scenari strategici di sviluppo dell'area vasta nel più ampio contesto mediterraneo.

Ripercorrendo le vicende storiche di Cagliari e del suo porto, emerge come nel periodo romano e pisano il porto di Cagliari fosse un approdo specializzato non solo nel commercio di prodotti locali, ma soprattutto nella raccolta e distribuzione delle merci in transito: Deplano individua proprio «*in questa condizione il dna di una specializzazione antesignana del ruolo di terminale del transhipment mediterraneo individuato nel dopoguerra per il nuovo porto industriale*» (Deplano, 2007, p. 82). Funzione che viene meno nei secoli bui, quando la vocazione marittima della città sembra cristallizzarsi in funzioni passive di prelievo dei prodotti locali piuttosto che di intrapresa mercantile o marinara, ma che viene riscoperta nel dopoguerra e cui il piano dà voce con un progetto di enormi dimensioni. Progetto che ad oggi non pare realizzato appieno nelle sue potenzialità, ma che permette di comprendere le modalità di auto-rappresentazione della città nel panorama dello sviluppo socio-economico nazionale e globale.

La fase attuale: caratteristiche, problemi e opportunità di sviluppo

Cagliari si presenta oggi come un insediamento esteso, caratterizzato dalla forte antropizzazione del secondo dopoguerra, a cui sono sopravvissuti spazi di naturalità importanti: le zone umide di Santa Gilla, dell'area del Molentargius e delle antiche saline. I colli di Cagliari e le zone umide costiere rappresentano gli elementi strutturanti dell'insediamento, caratterizzato dall'alta densità del tessuto edificato e dall'elevata complessità funzionale e relazionale del campo urbano, dalla presenza di infrastrutture portuali, commerciali e industriali e di servizi rari e superiori di rango regionale. La Scheda degli ambiti di paesaggio del Piano Paesaggistico Regionale (Regione Autonoma della Sardegna, 2006, Scheda d'ambito n° 1 Golfo di Cagliari) presenta una utile sintesi dell'articolazione dei diversi sistemi insediativi e ambientali:

- il tessuto insediativo continuo dell'area urbana, costruito intorno al sistema ambientale di Molentargius e delle saline (Cagliari-Pirri, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu Sant'Elena) che interclude il sistema dei centri medievali e i parchi urbani dei colli di Monte Urpinu, Monte Claro, San Michele;

- l'insediamento residenziale e i servizi lungo il cordone litorale del Poetto;
- l'ambito dell'espansione residenziale di Pizz'e Serra;
- il sistema insediativo di connessione tra Cagliari ed il centro urbano di Elmas (testata del sistema urbano lineare Elmas, Assemini, Decimomannu) lungo le rive della Laguna di Santa Gilla;
- i sistemi infrastrutturali delle reti tecnologiche e dei trasporti con il sistema portuale storico, commerciale, turistico, militare, industriale di Cagliari;
- i corridoi infrastrutturali delle SS 130 e 131 con gli insediamenti produttivi e commerciali di Cagliari, Elmas e Sestu;
- l'apparato produttivo e commerciale lungo il corridoio infrastrutturale della SS 554, costituito da aree destinate a strutture di servizio sovralocale (ospedali, strutture commerciali, strutture sportive), insediamenti produttivi e commerciali, confinante con gli ambiti residenziali di formazione recente in prossimità della SS 554;
- l'ambito dei servizi nell'area di colmata del Terramaini e gli insediamenti produttivi e commerciali lungo il Viale Marconi tra Cagliari e Quartu;
- i grandi agglomerati industriali di Macchiareddu (CASIC) in relazione con i paesaggi dello Stagno di Cagliari-Santa Gilla e le Saline Contivecchi;
- gli insediamenti recenti di servizi avanzati a Sa Illetta, con le infrastrutture mercantili del Porto Canale.

L'interconnessione tra i diversi sistemi determina alcune criticità infrastrutturali, legate principalmente all'accessibilità al centro: la mancanza di una connessione tra la stazione ferroviaria e il porto passeggeri, nonché tra lo scalo ferroviario e lo scalo merci del porto Canale; la necessità di una bretella di collegamento tra le strade statali n. 131 e 125 con il porto e di un collegamento stradale con il Terminal Grendi; un'insufficienza di spazi dedicati al parcheggio e una commistione dei flussi di traffico merci/passeggeri con relativi problemi per la sicurezza. A queste criticità si aggiungono poi quelle tipiche di un'area metropolitana: degrado delle periferie, necessità di una rete di accesso veloce e cadenzata al centro (metropolitana, tranvia etc.), carenza di servizi, presenza di aree industriali e portuali sotto-utilizzate.

Pare dunque ovvio che il rapporto tra città e porto sia strettamente connaturato e alla base delle politiche di sviluppo della città, ma tale consapevolezza deriva da un lungo processo di presa di coscienza delle opportunità offerte dal mare, che ha visto il suo culmine nella seconda metà del secolo scorso.

«Il carattere singolare, perpetuatosi attraverso il tempo della storia, della città e del suo porto sicuramente deriva dal fatto che le ragioni insediative non rappresentano l'esito di un progetto di una comunità che voleva aprirsi all'ester-



Fig. 1. Assetto fisico dell'Ambito 1 – Golfo di Cagliari (Fonte: Regione Autonoma della Sardegna, 2006)

no utilizzando il mare Mediterraneo come una singolare opportunità di crescita economica fondata sulla forza delle pratiche mercantili e di sviluppo culturale, bensì come il frutto degli accordi politici e degli interessi dei vari dominatori» (Deplano, 2007, p. 82).

La consapevolezza delle potenzialità derivanti dalla posizione della città, proiettata sul mare e capace di dare lustro all'entroterra, non sembrano emergere prima dell'Unità d'Italia, quando la città esce dalla ristretta cerchia delle sue mura (sia in senso fisico che metaforico) per assurgere al ruolo di capitale della Sardegna. Da qui derivano anche i primi piani per la città e per il porto, per far fronte a un periodo di grande crescita complessiva. Crescita che continua nel dopoguerra e verrà meno solo negli anni Settanta, lasciando una serie di questioni irrisolte sia a livello urbano che portuale.

Per quanto riguarda la città, la crescita esponenziale del tessuto urbano nel secondo dopoguerra, con la ricostruzione, ha lasciato periferie caratterizzate da scarsa qualità architettonica e urbanistica e dalla assenza di servizi. Il processo di inurbamento ha reso illeggibili i borghi, prima strettamente legati alla loro funzionalità ed alla loro origine. Al popolamento delle periferie ha corrisposto un lento e progressivo spopolamento del centro storico, che ha conosciuto dunque una lenta decadenza socio-economica e un corrispondente degrado degli edifici e degli spazi pubblici. Inoltre, proprio il forte inurbamento ha determinato la nascita di problemi di accesso alla città, in particolare di attraversamento est-ovest, in quanto l'unico accesso è quello che costeggia il porto lungo via Roma.

È allora che matura la consapevolezza della stretta interconnessione tra la riqualificazione del porto e lo sviluppo socio-economico dell'area cagliaritana. Il progetto di ampliamento del porto attraverso la realizzazione del Porto Canale, proposto dal PRG del 1962, si scontra fin da subito con la crisi petrolifera e con la presenza dello Stagno di Santa Gilla, la zona umida adiacente il sito, storicamente utilizzata per le saline, inclusa nella "Lista delle zone umide di interesse internazionale"¹ e frequentata anche oggi da colnie di fenicotteri rosa.

La situazione si sblocca nel 1977, quando il Porto Canale viene inserito tra le priorità degli interventi finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno, anche se drasticamente ridimensionato. L'ambizioso progetto maturato negli anni Sessanta per il porto Canale, ha trovato parziale realizzazione: solo la parte est del canale è stata attrezzata, con finanziamenti a singhiozzo e tempi lunghi². Tempi che fanno venir meno anche il ruolo prefigurato dal progetto originario, di unico terminal di riferimento per lo smistamento delle merci: i veloci mutamenti del traffico internazionale, la forte concorrenza di porti situati in zone altrettanto strategiche e i grandi mutamenti tecnologici hanno decretato un forte ridimensionamento del ruolo del Porto di Cagliari nel Mediterraneo.

Pur con questi limiti, il porto entra in funzione nei primi anni 2000, e viene classificato come *hub & spoke*, ovvero porto di *transshipment* nel quale grandi navi transoceaniche scaricano e caricano container che vengono poi distribuiti radialmente nel Mediterraneo centro-occidentale. Lo scalo risponde alla domanda di traffici commerciali con movimentazione di merci convenzionali, rinfuse, traffici RO-RO e attività di transshipment con merci containerizzate, cui si affiancano servizi passeggeri, attività di pesca turistica, nautica da diporto e crocieristica.

(tonnellate)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Merchi secche:	4.242.000	4.746.841	5.037.961	7.442.799	9.378.541	10.892.192	10.100.948
Merchi liquide:	25.799.000	24.258.210	259.836.693	26.631.307	22.858.950	26.984.884	26.033.123
Tonnellaggio Totale	30.316.000	n.d.	31.597.000	34.074.106	32.237.491	37.877.076	36.134.071
N. Navi				6.898	6.797	7.274	6.248
N. Container (Teu)	21.631	28.908	53.228	313.943	501.194	639.049	687.657
N. Passeggeri (unità)	462.822	538.130	495.395	537.886	451.363	417.619	327.213
crociere (pax)	39.491	16.607	20.221	47.389	50.000	35.423	24.072

Tab. 1. dati di traffico nel porto di Cagliari anni 2000 - (Fonte: <http://www.trail.liguria.it/SSI/traffico Cagliari.htm>)

¹ Lo Stagno di Santa Gilla o Stagno di Cagliari è per estensione e per rilevanza della biodiversità, è riconosciuto negli elenchi ufficiali delle aree umide da sottoporre a tutela: è classificato Zona di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva n. 409 del 1979 ("Uccelli selvatici") dell'Unione Europea e Zona umida di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 1971. È inoltre inserito nella rete ecologica Natura 2000.

² «Dieci anni per sognarlo, venti per costruirlo e altri dieci per prometterne l'arrivo delle navi Due anni (gli ultimi) per toccare il fondo. Uno scandalo lungo quarant'anni. È costato 1300 miliardi di vecchie lire ma non ha dato alcun posto di lavoro stabile. Il porto-canale di Cagliari, di fatto, non esiste. È lì, con i suoi moli e le sue gru [...]. E Cagliari resta l'unico degli 81 porti del Mediterraneo, da Marsiglia a Cipro, senza traffici internazionali. La più vergognosa, umiliante incompiuta dell'Isola», questo il triste commento del giornalista Vito Biolchini (2002).

La crescita di Cagliari è passata dai 300.000 Teu del 2003, ai circa 680.000 Teu nel 2006, per conoscere poi periodi alterni di crescita e decrescita (307.000 Teu nel 2008 e 736.900 nel 2009). Il *transshipment* mostra dunque segnali di crisi a più riprese: il porto di Cagliari nel 2010 ha movimentato 576.092 teu, contro i 708.507 teu dell'anno precedente. La forte variazione dei dati di crescita è dovuta alla natura del *transshipment*, «un mercato in continua evoluzione nel quale le distanze relativamente piccole tra i diversi porti del Mediterraneo centro-occidentale possono consentire lo spostamento dei flussi di traffico da un porto all'altro senza creare sostanziali alterazioni del mercato» (Autorità Portuale, 2008, p. 7). Situazione, questa, che può determinare maggiori gap di traffico nei porti dedicati (Cagliari e Gioia Tauro), mentre colpisce in misura minore i porti *gateway*, che operano in prevalenza nello scambio dei container con l'entroterra.

Anche il traffico Ro-Ro è caratterizzato da una sensibile contrazione dei volumi movimentati per quanto riguarda le merci varie, e anche il traffico passeggeri di linea ha registrato negli ultimi anni diverse flessioni, figlie di una generale riduzione (da 635.625 nel 1987 a 330.185 nel 2007, con una riduzione del 48%), dovuta fondamentalmente all'aumento dell'offerta di trasporto aereo sull'aeroporto di Cagliari con tariffe medio-basse, all'elevato numero di voli per i principali aeroporti europei, nonché alla maggior appetibilità dei porti di Olbia e di Porto Torres per via della buona accessibilità stradale. A questo si aggiunge il problema di una netta preminenza della compagnia Tirrenia, che in una situazione di quasi-monopolio stabilisce tariffe non competitive rispetto al mezzo aereo.

Il porto ha ottenuto invece risultati molto migliori in riferimento al traffico delle crociere - settore in cui opera soltanto da un decennio - con una spiccata crescita di oltre il 164% registrata nel 2007 (Giovinnazzi, 2010).

Il traffico crociere e passeggeri ha rappresentato fin da subito un ulteriore problema che si aggiungeva a quelli strutturali di una città metropolitana³. Già nel secolo scorso era parso evidente il grado di congestione nel nodo Porto Vecchio-Stazione ferroviaria e su Via Roma, ma lo spostamento del porto merci al porto Canale non ha risolto la situazione.

Si tratta infatti di un raccordo dei flussi pedonali tra porto, stazione ferroviaria e centro città con un asse ad alto scorrimento che rappresenta il fulcro dell'attraversamento della città, su cui si riversa il traffico proveniente dalle conurbazioni dell'area metropolitana. Cagliari attrae giornalmente più di 120.000 spostamenti per lavoro e studio, che si riversano su un impianto viario di carattere radiale, di matrice ottocentesca, che assume come fulcro proprio il porto.

³ I passeggeri che si riversano nella città dal Porto arrivano proprio nell'area antistante via Roma, e da qui raggiungono il centro storico a piedi (la Marina) e le località balneari (la spiaggia del Poetto) con autobus-navette dedicati.



Fig. 2. Il sistema della viabilità principale (Fonte: http://www.trail.liguria.it/SSI/cagliari_collegam.htm)

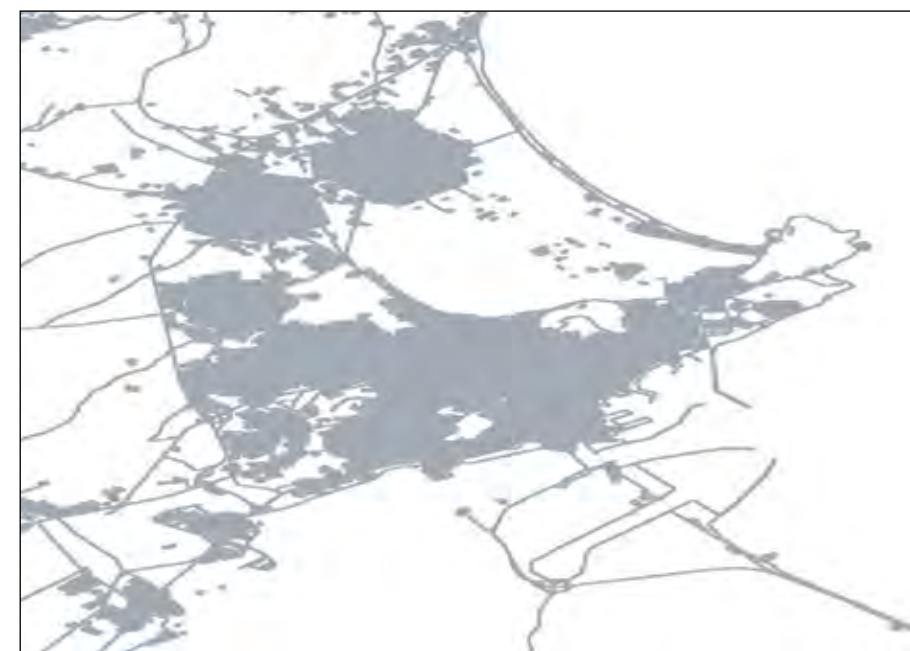


Fig. 3. Spostamenti per lavoro e studio in ingresso a Cagliari (Fonte: Comune di Cagliari, 2009, p. 50)

Nel nuovo millennio, quindi, proprio la dimensione metropolitana rappresenta non solo il potenziale di sviluppo, ma anche il principale problema per la città. Pare infatti evidente come il ruolo di città metropolitana non sia supportato da una strategia di ampio respiro, che coinvolga tutti gli attori in gioco: l'autorità portuale, il comune, e i comuni contermini. In particolare, «piani e progetti per la città finora non hanno contribuito alla definizione di un disegno condiviso di "regione urbana" coerente alla redistribuzione di ruoli e funzioni tra le componenti del sistema metropolitano» (Deplano, 2006, p. 47).

L'area metropolitana, dunque, pur non essendo mai stata definita, di fatto è determinata dalla costante crescita della popolazione che va a riversarsi sui centri dell'*hinterland*, in una logica di totale assenza di un progetto d'area. Ogni centro ha vissuto la sua storia più recente (possiamo assumere come riferimento di partenza il primo decennio successivo alla seconda guerra mondiale) in una logica di quasi totale incomunicabilità con gli altri. Se fino alla fine anni Settanta il capoluogo ha continuato ad assorbire popolazione e la domanda di abitazioni ha rapidamente saturato le aree libere del capoluogo, poi l'espansione è avvenuta nei centri dell'*hinterland* (soprattutto nei comuni di Quartu, Selargius, Assemini e Capoterra) determinando profonde e irreversibili modifiche nell'assetto urbanistico dei centri. Questa crescita non è stata seguita da un riconoscibile progetto di modifica degli assetti territoriali, soprattutto in riferimento all'organizzazione della mobilità e alla dislocazione dei servizi generali, e anche di attività commerciali, produttive ed artigianali. Di conseguenza si creano presto (anni Ottanta) fenomeni di dipendenza dal capoluogo sia per il lavoro che per il tempo libero, e i grandi quartieri residenziali dei centri della conurbazione assumono la funzione e l'immagine di immense periferie di Cagliari. A partire dagli anni Novanta nei quartieri residenziali si sviluppa un reticolo di attività commerciali e di servizio, ma non appare, invece, sostanzialmente modificata l'organizzazione della maglia territoriale dei servizi generali, che risultano ancora quasi completamente concentrati nella parte più interna (e più vicina al mare) del territorio urbano di Cagliari.

In questi ultimi anni Cagliari subisce alcuni problemi tipici delle città capoluogo e metropolitane: diminuzione e invecchiamento della popolazione, riduzione dei componenti dei nuclei famigliari che modifica profondamente la domanda di sanità, di assistenza, di tipologie abitative, di mobilità, di opportunità per il tempo libero, di servizi commerciali, disoccupazione e difficoltà di sviluppo per alcuni settori ormai saturi (commercio, pubblica amministrazione, istruzione) o in crisi (industria dei prodotti chimici). Oggi i settori che presentano le maggiori potenzialità sono quelli legati alla valorizzazione dei beni paesaggistici e naturali del cagliaritano per svilupparne le potenzialità turistiche.

In sintesi, le vicende legate allo sviluppo del porto di Cagliari e della città - intesa come conurbazione metropolitana - determinano oggi la necessità di affrontare due grandi sfide:

- a livello locale, la ricerca di un equilibrio tra le funzioni dell'area vasta e il ruolo di traino del capoluogo;
- a livello territoriale si tratta invece di trovare un ruolo per la città e il suo porto nel sistema della competitività delle città portuali del Mediterraneo.

Un mosaico di programmi e progetti di sviluppo urbano e territoriale

Rendere la complessità delle diverse progettualità che hanno interessato la città fin dagli anni Sessanta risulta di una certa difficoltà, non solo per il consistente numero di programmi e progetti che hanno interessato il tessuto urbano, ma anche per la loro interconnessione e ricorrenza negli anni, che ha portato a ricorrere ai più diversi mezzi operativi, dal semplice piano attuativo ai programmi complessi e agli strumenti della pianificazione negoziata degli anni Novanta.

Il Piano Urbanistico Comunale di Cagliari, approvato definitivamente nel 2003, mette a sistema una serie di progettualità che sono emerse nel corso degli anni Novanta e che hanno fatto capo a strumenti della programmazione complessa (*Urban*⁴) e negoziale (il contratto di programma *Atlantis*⁵).

Proprio sulla base di queste esperienze, il PUC si autodetermina come "piano per progetti", che individua l'insieme degli interventi potenzialmente effettuabili nella città e i diversi gradi di modificazione della struttura urbana (la città da recuperare, da consolidare e da riqualificare, la città da trasformare) e orienta tali modificazioni sugli obiettivi della qualità della città con riferimento ad alcune tematiche, definite nei loro obiettivi e sviluppate attraverso specifici progetti: la città ambientale e della cultura; l'armatura urbana della città pubblica; la qualità dell'abitare.

La città ambientale nasce come progetto di riequilibrio tra ambiente naturale e città, attraverso la ricerca della massima integrazione tra le aree verdi della città e la razionalizzazione della nuova edificazione ottenuta mediante l'incremento delle aree a verde e la valorizzazione dei parchi urbani con un apposito Piano del Verde Urbano.

⁴ In particolare, il programma Urban-Cagliari viene riferito allo sviluppo di Pirri, frazione inglobata dal tessuto urbano di Cagliari senza soluzione di continuità, ma caratterizzata da alta densità di popolazione cui corrispondeva la mancanza di servizi sociali e assistenziali minimi. Il programma, concluso nel 2001, ha portato al recupero ed allo sviluppo integrato dell'area, in particolare della zona di Barracca Manna, attraverso la riqualificazione dell'edificio dell'ex Vetreria di Pirri, un vecchio complesso industriale risalente al 1912. Il recupero ha reso disponibile alla città un edificio di 15.000 mq., nel quale sono stati insediati spazi espositivi e per la formazione, oltre a uffici comunali. Tra questo, la vetreria è stata sede degli uffici e degli spazi di confronto per il Piano Strategico.

⁵ Il Contratto di programma "Atlantis - Sviluppo del Territorio" prevede una serie di interventi, prevalentemente orientati alla ricerca industriale, per l'innovazione del sistema dei servizi e per supportare con tecnologie, metodologie e servizi avanzati lo sviluppo locale. Il progetto, basato sulla realizzazione di un laboratorio avanzato e di Centri di Servizi Territoriali (ASP - Application Service Provider), ha avuto come fulcro la Città dell'Innovazione, con funzione di centro di sviluppo, produzione e assistenza. In questo senso, la Città dell'Innovazione è chiamata a svolgere il ruolo di Centro Internazionale per lo Sviluppo del Territorio. Il progetto, attivo dal 2001, si è concluso nel 2011 con il sequestro della società Atlantis da parte della Guardia di Finanza per presunta truffa aggravata finalizzata al conseguimento di erogazioni pubbliche.

Gli interventi prefigurati dal PUC per conseguire gli obiettivi della città ambientale, riguardano la riprogettazione e valorizzazione ambientale delle aree che si attestano attorno ai Colli (Tuvixeddu, Tuvumannu, Monte Claro, San Michele, S. Bartolomeo e S. Elia) e del margine nord-orientale della città (stagno di Molentargius, Saline e canali, Parchi di Terramaini e Monte Urpinu), la valorizzazione delle aree di margine della laguna di Santa Gilla, la previsione di un parco attrezzato a complemento del polo scientifico-tecnologico di Sa Illetta.

Il piano prevede inoltre interventi sulla mobilità dolce, come la connessione del sistema delle acque, attraverso il riutilizzo dei canali, resi navigabili e attrezzati lungo le sponde (piste ciclabili, percorsi pedonali, etc.), e la riprogettazione delle infrastrutture viabilistiche di accesso e dei parcheggi con il rafforzamento del trasporto pubblico.

Sono previsti inoltre interventi di riqualificazione dei quartieri esistenti per la creazione di nuove attività e di nuove centralità: la valorizzazione e la promozione delle attività turistiche legate alla balneazione e alla portualità diportistica dell'intero sistema territoriale comprendente il Poetto, Sant'Elia e il fronte mare fino a Su Siccu, per il quale è prevista, la connessione tra le polarità di Su Siccu, della Fiera e di Marina Piccola attraverso la riorganizzazione delle strutture sportive e la rifunionalizzazione delle aree militari, la valorizzazione del quartiere di S. Elia e del suo lungomare, la previsione di attrezzature sportive e per lo spettacolo di grande scala e di aree parco attrezzate nella Piana di S. Lorenzo, la riconversione delle aree ex industriali e la riorganizzazione delle aree industriali Viale Elmas e Via Santa Gilla.

La città culturale consiste in un obiettivo di conciliazione culturale fra la società civile e i luoghi dell'abitare, fra passato e presente. A questo scopo, il PUC prevede il recupero del territorio storico, attraverso due modalità:

- il Piano Quadro per il recupero del centro storico, redatto contestualmente al PUC (2001), che rappresenta lo strumento operativo e tecnico specifico per l'intervento nella parte storica della città, attraverso il riferimento ad appositi abachi (delle tipologie del tessuto, delle tipologie edilizie, degli elementi costruttivi e di arredo urbano) che orientano le trasformazioni.
- norme di salvaguardia e valorizzazione delle emergenze della stratificazione storica nelle aree al di fuori del perimetro del centro storico, finalizzate sia a regolare gli interventi sui Beni culturali, sia alla promozione della conoscenza.

Oltre all'intervento sul patrimonio storico-culturale esistente, il PUC prevede alcuni importanti progetti strategici: la creazione del parco archeologico di Tuvixeddu, la riqualificazione del fronte mare della città storica con la ridefinizione del rapporto tra la Marina e il sistema portuale, il rafforzamento dei luoghi e delle attrezzature per lo spettacolo, per le esposizioni, e per le grandi manifestazioni sportive e culturali.



Fig. 4. Piano quadro per il recupero del centro storico - Allegato D2. Abaco delle tipologie edilizie storico-tradizionali e degli elementi costruttivi. Case a schiera (Fonte: Comune di Cagliari, 2001a)

A questi progetti si è aggiunta nel tempo la realizzazione di un grande polo museale sul fronte mare di Sant'Elia: il Museo Mediterraneo di Arte Nuragica e di Arte Contemporanea, oggetto di un concorso internazionale vinto nel 2009 dall'architetto iracheno Zaha Hadid e ad oggi non realizzato.

La città pubblica è intesa come «la città delle istituzioni, ma è congiuntamente la città dell'organizzazione pubblica e privata, delle grandi attrezzature, dei sistemi di infrastrutturazione e di tutto ciò che assume specificità e rilevanza nella complessa rappresentatività della città» (Comune di Cagliari, 2003, Relazione "Prospettive e significato del piano per Cagliari Capoluogo", p. 13).

La realizzazione della città pubblica è intesa come rafforzamento dell'armatura urbana complessiva, sia attraverso il potenziamento e l'individuazione di alcune polarità a destinazione specifica, sia attraverso la diffusione di servizi capillare nei vecchi e nuovi tessuti insediativi.

Tra le polarità individuate per la costituzione di una città dell'organizzazione e della produzione di beni e servizi, il PUC prevede un incremento dell'indice di edificabilità per alcuni servizi già esistenti (in particolare per le aree dell'Università di Piazza d'armi, Sa Duchessa), la localizzazione di attrezzature di eccellenza e di grande livello nel compendio di S. Lorenzo e Su Stangioni, la riconversione dell'area Fiera del Casic con servizi reali alle imprese, la realizzazione di un Polo regionale nell'area di S. Gilla/Viale Trento, sulla base di un accordo di programma proposto dall'Amministrazione Regionale per la riorganizzazione dei propri uffici. Il PUC propone inoltre interventi tesi alla



Fig. 5. Il piano per progetti (Comune di Cagliari, 2003, tavv. E.1.1)

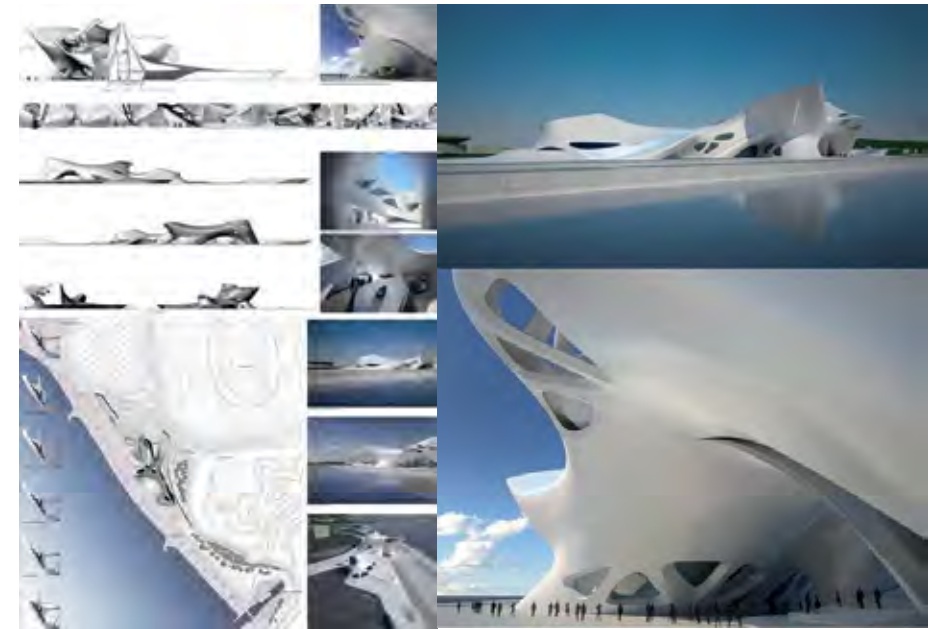


Fig. 6. Zaha Hadid (2009), progetto per il Museo Mediterraneo di Arte Nuragica e di Arte Contemporanea a Cagliari (<http://www.architetturaedesign.it/index.php/2009/02/16/zaha-hadid-architettura-contemporanea-sardegna.htm>)

localizzazione di una direzionalità diffusa, attraverso piccoli o anche piccolissimi nuclei (Poli telematici e delle telecomunicazioni) localizzati in diverse parti del territorio comunale (Monte Claro, Sa Illetta, Cuneo Industriale).

Infine, la qualità dell'abitare è l'obiettivo posto alla base delle azioni di riqualificazione urbana, e viene perseguito attraverso:

- il rafforzamento sistematico delle dotazioni standard, con densità urbane finalizzate a lasciare parti libere in cui collocare verdi attrezzati pubblici o privati;
- le strategie di localizzazione dei nuovi interventi residenziali, che andranno a localizzarsi all'interno di aree standard in riclassificazione (incremento di circa 4.000 abitanti) e in ambiti urbani sottoutilizzati, tutti ormai in aree relativamente centrali, in modo da evitare nuovi nuclei di periferia
- la dotazione di edilizia sociale, localizzata principalmente nelle aree centrali;
- la promozione del recupero, attraverso l'individuazione di normative specifiche o Piani di recupero per diversi ambiti di riqualificazione urbana.

Nel perseguimento degli obiettivi preposti in relazione ai diversi temi, il PUC si configura come un Piano per Progetti ed è strutturato attraverso una serie di schede dei progetti, che contengono regole in merito alla strutturazione morfo-tipologica dello spazio urbano.

Tra i diversi progetti che compongono il quadro complessivo dell'armatura urbana, il progetto della portualità e del lungomare è sicuramente quello ritenuto maggiormente importante ai fini dello sviluppo economico e turistico.

Il problema funzionale e di assetto territoriale più rilevante è quello della integrazione tra le strutture portuali, il porto preesistente e il porto canale industriale, completato a fine anni Novanta e prossimo all'entrata in funzione negli anni di redazione del PUC, i terminali dei sistemi di trasporto e l'entroterra urbano. Si tratta di superare la separatezza da area portuale e città, per considerare il porto come parte di una più ampia strategia di sviluppo complessivo del territorio. Il porto è assunto, ora, a catalizzatore di attività ad esso connesse, per attivare processi di sviluppo economico, sociale e culturale del territorio.

Di conseguenza, il progetto del *waterfront* non può prescindere da un rapporto diretto con l'autorità portuale, che ai tempi dell'approvazione del PUC aveva ancora come riferimento il Piano regolatore portuale del 1981 (approvato con Decreto Ministeriale del 11/02/1983) ma che aveva comunque in serbo importanti ricollocazioni in relazione all'imminente attivazione del porto canale⁶. La riorganizzazione delle attività del porto vecchio di Cagliari attraverso lo spostamento della parte commerciale "pesante" nella zona del nuovo porto canale libera importanti aree adiacenti la marina, ovvero la parte storica della città. Infatti, lo spostamento di tutto il traffico merci pesante e Teu nel porto Canale permette la ricollocazione di altre funzioni nelle diverse parti del porto, e la conseguente previsione di diversi interventi:

- il transito passeggeri, merci e relativi servizi nella parte occidentale del porto;
- funzioni crocieristiche e del diporto nautico nella parte centrale riguardante il lungomare della città storica (da via Roma a Bonaria); in particolare, la banchina antistante via Roma è destinata a punto di ormeggio per imbarcazioni da diporto di grande stazza;
- funzioni turistiche e sportive nella parte orientale della città, attraverso la realizzazione a Su Siccu di un porto turistico completo delle necessarie infrastrutture a terra allo sbocco del canale di Terramaini.

⁶ Il Porto Canale è stato attivato nel 2000 ed è entrato a regime, seppur in un'area ridotta, dal 2003.



Fig. 7. I percorsi meccanizzati nel centro storico (Comune di Cagliari, 2009, p. 109)

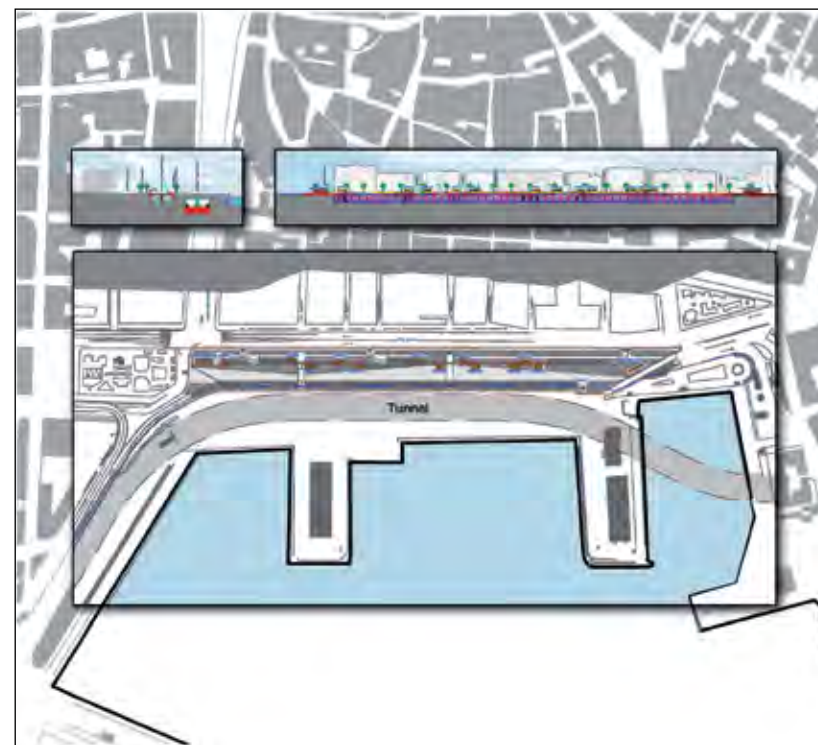


Fig.8. Il progetto del tunnel su via Roma (Comune di Cagliari, 2009, p. 108)

Per la città, l'integrazione di tali funzioni comporta sicuramente la necessità di realizzare un lungomare attrezzato che congiunga via Roma con il quartiere di S.Elia, il colle omonimo e Sella del Diavolo; tuttavia, il fulcro degli interventi è via Roma, sulla quale si prevede la realizzazione di una piazza lineare e il trasferimento in sottovia del traffico veicolare gommato e dell'eventuale linea metropolitana. Questo sistema dovrebbe inoltre essere integrato con il centro storico alto: a questo scopo, si prevede la realizzazione di una serie di percorsi pedonali e meccanizzati (risalite e ascensori) per raggiungere il quartiere Castello, oltre alla sistemazione degli spazi pubblici e delle aree verdi ai fini della fruibilità turistica.

A questo fulcro fa da contraltare il complesso Fiera-Area sportiva di fronte al porto turistico di Su Siccu, nuovo polo destinato alla nautica da diporto comprendente strutture e attrezzature di supporto al turismo nautico, di servizio commerciale, culturale, ricreativo e di ricettività turistica.

Se il nuovo porto di Su Siccu rappresenta la proiezione verso est della città, la riqualificazione di via Roma permette non solo di perseguire la ridefinizione dei rapporti tra la città "storica" e il fronte mare, ma anche di dare una soluzione ai problemi di accessibilità che, dall'area vasta, finiscono per concentrarsi su questo asse.

Il tema dell'accessibilità, lanciato dal PUC, è ripreso nel *Piano Urbano della Mobilità* approvato nel 2009 e prosieguo del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) elaborato nel 2001 insieme al PUC. Il PUM assume, rispetto a quest'ultimo, un'ottica metropolitana, ed esplora i diversi progetti in atto per rafforzare gli interventi mirati al miglioramento del TPL e all'incentivo all'utilizzo di sistemi di mobilità lenta.

Rispetto al TPL, il PUM individua nella metropolitana leggera di Cagliari (capacità di circa 65.000 utenti/giorno) e nel progetto di filovia di collegamento tra il centro-Piazza Matteotti e le spiagge del Poetto (capacità di circa 10.000 utenti/giorno) due elementi cardine per il miglioramento del traffico urbano e per garantire la sostenibilità del sistema città.

Per incrementare e migliorare la mobilità lenta, oltre alle prefissate connessioni tra porto, stazione ferroviaria e marina attraverso la riqualificazione di via Roma, per la connessione con la Marina e tra questa e il centro storico il PUM individua vie pedonali e a pedonalità privilegiata nelle vie e piazze commerciali storiche e nelle vie e piazze di collegamento tra le aree pregiate della città, con particolare riferimento alle aree verdi e umide.

Ad oggi il quartiere della marina si presenta rinnovato nel fondo stradale e nell'arredo urbano, così come il lungomare su via Roma presenta le prime sistemazioni. Questi interventi hanno sicuramente portato un notevole miglioramento della vivibilità del quartiere, nonché l'apertura di numerosi locali ad uso del traffico passeggeri e crociere che accede alla città proprio attraverso la Marina.

Oggi il PUC è in corso di revisione e le questioni di carattere sovra locale sono state trattate nell'ambito del Piano strategico di Caglia-

ri, mentre quelle attinenti al porto sono state oggetto di un confronto tra Comune e Autorità Portuale nell'ambito della definizione del nuovo Piano regolatore Portuale, recentemente approvato dalla Regione (Settembre 2010).

Per la realizzazione dei diversi progetti previsti dal PUC e dal PGTU (oggi PUM), il comune ha via via ricorso ai più diversi strumenti di attuazione. La configurazione del PUC come piano per progetti è stata la formula vincente per ottenere finanziamenti e realizzare altri programmi, in particolare il Progetto Integrato Territoriale a valere su fondi POR e il piano strategico. Pur essendo entrambe iniziative di area vasta, vengono trattate insieme alla città perché presentano una forte regia del comune di Cagliari.

Oltre alla individuazione di una serie di progetti integrati finanziati ai sensi della L.R. 16/94, il comune ha fatto ricorso ad un *Progetto Integrato Territoriale* (PIT), a valere sui fondi POR 2000/2006. Essendo stato elaborato contestualmente al PUC, il PIT coincide con il perimetro del Comune di Cagliari e riporta nell'idea forza i temi che hanno orientato lo strumento di governo del territorio: *"La qualità della vita a Cagliari: città ambientale e turistica, senza periferie"*.

Al bando uscito nel 2001 hanno risposto più di un centinaio di soggetti privati e pubblici e il Comune ha selezionato 30 interventi di competenza comunale, 3 interventi di competenza di altri enti pubblici e 10 iniziative imprenditoriali private, per un investimento complessivo di circa 285 milioni di euro (Zoncheddu et al., 2003).



Fig. 9. Il waterfront di via Roma: gli interventi di arredo urbano già realizzati.



Fig. 10. Il Parco della musica inaugurato a maggio 2011 (Fonte: www.paradisola.it)

Gli interventi pubblici di competenza comunale riguardano la riqualificazione dei comparti urbani di piazza Giovanni XXIII (nuovo teatro comunale e parco della musica), Tuvixeddu e Tuvumannu, nonché interventi diffusi nel territorio comunale di ampliamento delle aree attrezzate a parco, oltre ad attività immateriali in campo socio-economico come l'avvio e il sostegno all'autoimprenditorialità e attività formative nel campo della gestione dei beni culturali e turistici.

Gli interventi pubblici di competenza di altri soggetti sono rivolti alla realizzazione del Palazzo delle federazioni Sportive (CONI); di opere di urbanizzazione (Consorzio Area di Sviluppo Industriale di Cagliari - CASIC), e delle nuove aule, laboratori, studi e servizi per la facoltà di Ingegneria.

Gli interventi privati fanno capo ad alcune grandi società: Tiscali (realizzazione di un polo telematico nell'area del Consorzio di Sviluppo Industriale), Minoter (recupero di una struttura nella zona di piazza Giovanni XXIII per destinarla ad attività ricettiva), L'Unione Editoriale (trasferimento nell'area della ex Cementeria).

Pur essendo il PIT, nelle sue prerogative, uno strumento di area vasta, nel caso di Cagliari è stato affrontato come occasione di implementazione dei progetti comunali, senza aperture all'area vasta.

Apertura che manca anche nella *Piano Strategico di Cagliari*, che nasce in primis come piano comunale, per poi diventare intercomunale nel 2005 ai fini di recepire i finanziamenti della Regione Sardegna nell'ambito del POR (finanziato su fondi FAS) per piani strategici di area vasta nelle aree metropolitane di Cagliari, Sassari, Oristano, Carbonia e Nuoro.



Fig. 11. Articolazione del Piano Strategico (Fonte: <http://www.sardegnaindustriale.it/article.asp?id=5766&IDmagazine=2009002>)

Il Piano strategico presenta un regesto delle progettualità esistenti, insieme a una serie di indicazioni e parole-chiave derivate dal processo partecipativo, iniziato nel 2006 e conclusosi con l'approvazione del consiglio nel 2011⁷.

Organizzato in 5 assi strategici, che danno luogo ciascuno a un sistema di obiettivi generali e specifici, il Piano ha portato alla elaborazione di 264 idee progettuali, organizzate in sei progetti guida.

Il tema portante del Piano Strategico è il ruolo della città di Cagliari nel contesto metropolitano e mediterraneo, ruolo cui concorrono sia gli interventi di riconnessione tra città e mare attraverso la riqualificazione del fronte portuale, sia la vocazione ad ospitare imprese della new economy, sviluppata nell'ultimo decennio, che ha portato la città di Cagliari ad assumere una buona collocazione a livello nazionale (Filas, 2008).

⁷ La macchina del piano (Comitato guida, Comitato scientifico, Ufficio del Piano) è partita con la ricostruzione dei principali dati del contesto entro cui la città opera e da una fase di ascolto di tutti i principali attori locali del territorio. L'Ufficio del Piano ha poi elaborato i temi emergenti, portati all'attenzione degli attori locali nel corso della *Prima Conferenza strategica* (maggio 2007), base per la definizione degli assi strategici. Gli assi strategici sono stati oggetto di altrettanti tavoli tematici, nei quali sono stati sviluppati gli obiettivi e i relativi progetti, azioni ed interventi materiali ed immateriali. Il documento finale riportante le ipotesi di sviluppo del Piano strategico è stato approvato dal Consiglio comunale e presentato pubblicamente nel corso di una seconda conferenza strategica, a novembre 2009. In questa occasione sono stati individuati i progetti guida e i primi interventi realizzabili, sintetizzati in un documento che è stato approvato definitivamente a inizio 2011.

⁸ I progetti guida definiti nell'ambito del Piano Strategico sono indicati ciascuno con un motto:

1. "Cittadini della Grande Cagliari" affronta i temi chiave dell'area vasta (residenzialità, mobilità, servizi, ambiente) e le modalità istituzionali per il loro governo, in una prospettiva di governance orizzontale (fra i Comuni dell'area metropolitana) e verticale (provinciale, regionale ed enti sovra-regionali).

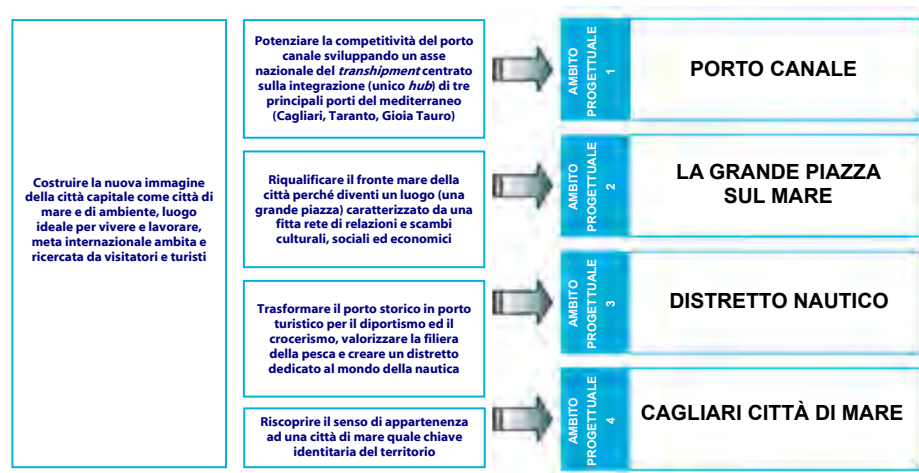


Fig. 12. Il progetto guida "Mare Nostrum" (Fonte: <http://www.sardegnaindustriale.it/article.asp?id=5766&IDmagazine=2009002>)

I progetti guida raccolgono 20 ambiti progettuali nei quali sviluppare gli interventi previsti per la città e l'area vasta⁸. Tra questi, "Mare Nostrum" raccoglie tutti i progetti che riguardano il rapporto della città col suo mare, ovvero l'insieme delle iniziative per conseguire l'obiettivo più forte e condiviso espresso dagli attori locali nell'ambito del piano strategico, quello di "trasformare" Cagliari in

- "Mare Nostrum" raccoglie tutti i progetti che interessano il waterfront per costruire la nuova immagine della città capitale internazionale: Porto Canale, la piazza sul mare rappresentata dal sistema porto vecchio – via Roma – stazione, il distretto nautico a Su Siccu, le infrastrutture per i pescatori in diverse parti del golfo.
- "Città della conoscenza e dell'interculturalità": l'obiettivo di alimentare lo sviluppo economico del territorio puntando sulla società della conoscenza si traduce nei progetti di Campus della conoscenza e dell'interculturalità, poli di attrazione per il terziario avanzato, polo fieristico e congressuale.
- "Cagliari città di parchi naturali, di storia e di cultura" considera gli interventi sul patrimonio storico-culturale e paesaggistico per valorizzare il sistema ambientale e delle acque, il centro storico e gli altri elementi di interesse nella città in un unico distretto culturale, con lo scopo di candidare Cagliari a "Capitale europea della cultura" nel 2019.
- "Cagliari città dello sport, del benessere e dell'intrattenimento": nel quadro di una ampia ed articolata serie di collegamenti con le iniziative del progetto guida "precedente, mira a connotare la città come area urbana di qualità fortemente integrata nel suo ambiente naturale, luogo ideale per la pratica sportiva, per il benessere e la salute della mente e del corpo.
- "Cagliari città creativa, inclusiva e tollerante": la sfida strategica è far diventare Cagliari una città ideale per la formazione e l'attrazione di talenti e competenze, aperta alla diffusione di atteggiamenti positivi verso l'innovazione e l'imprenditorialità quali tratti irrinunciabili del proprio capitale sociale e relazionale.

una moderna città di mare, luogo ideale per vivere e lavorare, meta internazionale ambita e ricercata per visitatori e turisti, rimuovendo le barriere urbanistiche, economiche e sociali che hanno nel corso degli anni ridotto il rapporto tra il cittadino ed il mare e ridando vita a quel rapporto tra città d'acqua e città di terra che può rappresentare la vera essenza della Cagliari del futuro (Cagliari Piano Strategico, 2009, Vol. 3 - Progetti Guida).

Il progetto guida mette a sistema quattro ambiti progettuali ai quali sono affidati altrettanti obiettivi strategici:

- il Porto Canale, che risulta a rischio pur avendo raggiunto una buona operatività, a causa delle recenti dinamiche dei commerci internazionali, fondate sulle forti concentrazioni produttive nelle mani di pochi colossi multinazionali. Le strategie di riqualificazione poste in atto dall'Autorità portuale mirano a consolidare le rotte internazionali e conquistarne di nuove, sfruttando la favorevole posizione all'interno del Mediterraneo⁹, costruendo alleanze con altri porti nazionali¹⁰ ed, infine, migliorando la competitività in un mercato, quello del transhipment, attraverso opportune alleanze con gli Operatori Internazionali del Traffico (OIT);
- come complemento del Porto Canale, il ruolo internazionale della città si gioca anche sul recupero e la riqualificazione del *waterfront*, per spostare il baricentro della città verso il mare: dalle modifiche e dal potenziamento delle infrastrutture agli investimenti materiali ed immateriali per attirare turisti e visitatori. Il secondo ambito progettuale "Una grande piazza sul mare", prevede la trasformazione del porto storico, sulla via Roma, in un importante porto turistico per imbarcazioni medio-grandi e per la sosta di navi crociere;
- complementare alla riqualificazione del porto storico è la creazione di un vero e proprio distretto nautico in grado di fornire servizi dedicati e di qualità a diportisti, visitatori e turisti, attraverso la creazione di un polo cantieristico sulla colmata sud-est del Porto Canale, in stretto raccordo con il vecchio borgo di Giorgino;
- l'ultima sfida del progetto guida, infine, consiste nel far riscoprire ai cagliaritari il forte senso di appartenenza ad una città di

⁹ Su iniziativa di un gruppo di esperti genovesi inoltre è stato avviato da tempo lo studio del corridoio pluri-modale Rotterdam – Genova quale concreta realizzazione dell'itinerario dei due mari di cui alla pianificazione UE. Infatti tale corridoio da un lato favorisce la distribuzione delle merci dal porto di Rotterdam e dal suo distretto industriale verso il sud dell'Europa ed il Mediterraneo, e dall'altro potenzierebbe Genova come porto Tirrenico di ingresso all'Europa rispetto ai porti competitori dell'arco ligure e di quello latino: Marsiglia, Tolone, Barcellona (Cagliari Piano Strategico, Vol. 3 – Progetti Guida, p. 46).

¹⁰ Si prevede la realizzazione di un asse nazionale per il transhipment centrato su tre scali funzionali ed intercambiabili come se fossero un "unico" scalo: Cagliari - Gioia Tauro - Taranto.

mare, come valore culturale ed identitario. Per realizzare questo obiettivo, l'ambito progettuale *"Cagliari città di mare"* indica un'ampia gamma di interventi riguardanti la riscoperta della storia e delle tradizioni marinare, la pesca e l'allevamento ittico, la gastronomia legata al mare, le innovazioni, come le produzioni biologiche e la produzione di sale di alta qualità (Cagliari Piano Strategico, 2009, Vol. 3 – Progetti Guida, p. 43).

Di fatto, il Piano strategico mette a sistema gli interventi già previsti dall'Autorità Portuale e dalla Città. Esso rappresenta tuttavia una fonte di finanziamento allorquando, conclusa la stagione dei PIT, il comune ha potuto attingere ai fondi dei cosiddetti *Piani integrati di sviluppo urbano (PISU)*, istituiti con L.R. n. 3 del 7 agosto 2009 per finanziare gli studi di fattibilità e la progettazione preliminare delle opere di maggior impatto socio-economico previste dai piani strategici delle Amministrazioni che se ne sono dotate.

I PISU proposti alla Regione riguardano il completamento del fronte mare ed il nuovo insediamento di Su Stangioni. Il primo, *"Continuità fronte mare tra il molo Ichnusa ed il colle di Sant'Elia"*, prevede la rimodellazione funzionale e infrastrutturale della piazza Paolo VI e delle aree contigue alla banchina di Su Siccu, attraverso la realizzazione di una scalinata tra molo e pineta di Bonaria, di un parcheggio interrato, di uno scavalco su viale Colombo. Si prevede inoltre il completamento della passeggiata lungomare: il raccordo con la grande passeggiata lungomare tra via Roma e Borgo Sant'Elia è garantito dalla realizzazione di un parco lineare sul fronte mare, di uno spazio polifunzionale nelle aree sterrate tra lo stadio ed il mare, il raccordo con il nuovo porticciolo, la realizzazione di infrastrutture a supporto della pesca.

Il secondo PISU si riferisce invece al nuovo quartiere modello di Su Stangioni, localizzato in posizione strategica tra porto ed aeroporto ed in prossimità delle più importanti vie di comunicazione regionali, progettato con tecniche e materiali orientati al contenimento dei consumi energetici e destinato prioritariamente a giovani coppie e famiglie del ceto medio per contrastare la tendenza all'espulsione nelle periferie a causa degli alti costi immobiliari nel capoluogo.

Piani e programmi per il sistema portuale

Se il porto di Cagliari risente della concorrenza aeroportuale per il traffico passeggeri, il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato con deliberazione n. 66/23 del 27 novembre 2008 *«individua, come azione prioritaria, la realizzazione in Sardegna di una piattaforma logistica delle merci in transito nel mediterraneo, a regia regionale e con la partecipazione attiva delle istituzioni locali e delle Autorità Portuali. La piattaforma logistica deve necessariamente [...] fondarsi sui punti di forza attualmente disponibili:*

- *posizione baricentrica nel Mediterraneo;*
- *continuo trend di crescita del traffico contenitori nel Mediterraneo, che nel breve medio periodo, 2010-2015, fa prevedere un volume di 60 Mteu quasi doppio rispetto a quello registrato nel 2005;*
- *presenza di un porto transshipment con ottime caratteristiche: posizione geografica, alti fondali, grandi spazi disponibili suscettibili di ulteriori espansioni grazie anche all'assenza di vicine conurbazioni, efficiente organizzazione delle attività terminaliste e di promozione;*
- *inserimento del Porto Canale di Cagliari tra gli hub portuali di interesse nazionale che potranno usufruire di rilevanti finanziamenti previsti dalla legge finanziaria 2007 per l'ampliamento infrastrutturale e per lo sviluppo dell'intermodalità e del transshipment;*
- *stanziamento di 100 M€ per il porto Canale di Cagliari previsto nell'accordo preliminare del 31.1.2007 tra la Regione e il Ministero delle Infrastrutture;*
- *disponibilità di altre strutture portuali dislocate geograficamente in posizione ottimale nei confronti dei paesi frontalieri e, quindi, presenza e grande disponibilità di aree attrezzate a "bocca di porto", alcune delle quali con raccordo ferroviario;*
- *presenza della rete di collegamenti Ro-Ro che, sommata a quella naturale dei servizi feeder, offre un'ulteriore opportunità di trasporto per tutte le merci che transitano nel Porto Canale e che sono destinate principalmente al mercato italiano. I servizi Ro-Ro garantiscono, infatti, collegamenti regolari verso i porti dell'intero arco tirrenico, con continuità e con frequenze giornaliere o plurisettimanali;*
- *interconnessione stradale di livello primario in fase di completamento e suscettibile di accogliere incrementi di traffico in sicurezza;*
- *potenziamento della rete ferroviaria;*
- *presenza di operatori del settore;*
- *zona franca doganale» (Regione Sardegna, 2008, Parte II – Scenari, pp. 105-106)*

Il porto di Cagliari è dunque investito di una funzione importante nell'ambito del Mediterraneo, legata principalmente alla realizzazione dei nuovi hub transshipment del nord Africa e all'ampliamento dei terminal spagnoli. La Regione si impegna inoltre a garantire l'accesso al porto e la connessione tra le sue parti e con il sistema ferroviario.

Il piano regolatore portuale (PRP), appena approvato (2011) riassume tutte le progettualità espresse nel corso degli ultimi vent'anni, non solo dall'autorità portuale ma anche dalla città e dalla regione.

La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale si estende per circa 30 km, articolandosi in tre parti da est verso ovest: porto commerciale, Porto Canale e terminal di Porto Foxi. Il porto commerciale,

esteso su una superficie di circa 112.000 mq (28 banchine, 17 accosti) con annessi 2.000.000 mq di specchi acquei, è caratterizzato prevalentemente dal traffico passeggeri e merci Ro-Ro, e in modo marginale dal traffico crocieristico.

Pur con la crisi in atto, che ha visto una diminuzione del 15 % della movimentazione container nel porto di Cagliari tra il 2009 e il 2010, il PPR prefigura scenari di sviluppo positivi per il porto¹¹.

Gli interventi per il potenziamento infrastrutturale nei prossimi anni riguardano la realizzazione di opere e servizi, il miglioramento dell'accessibilità e lo sviluppo dell'intermodalità, l'incremento dell'attività crocieristica, nonché la salvaguardia dell'ambiente.

In corrispondenza dell'Avamposto di Ponente del *Porto Canale* saranno completati alcuni "denti" per consentire il contemporaneo ormeggio di 5 navi RORO e un collegamento ferroviario di 20 km di lunghezza tra il Terminal RO-RO e il Terminal Container¹², oggetto di interventi di ampliamento e di completamento delle banchine.

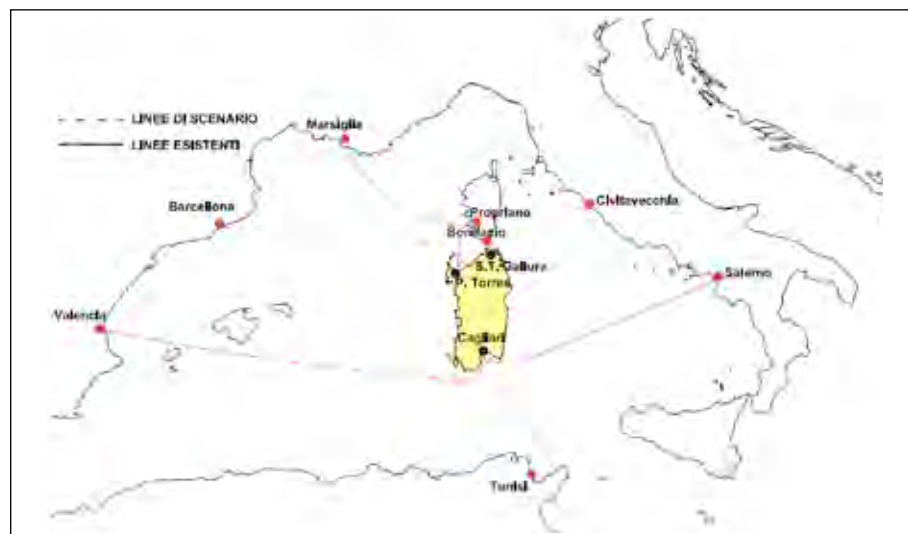


Fig. 13. Logistica e trasporto internazionale delle merci: collegamenti internazionali esistenti e di scenario (Fonte: Regione Sardegna, 2008, Parte II – Scenari, p. 105)

¹¹ «Grazie agli spazi disponibili e alla grande potenzialità funzionale, il porto ha l'opportunità di raccogliere gli effetti del grande sviluppo che caratterizza tutto il fenomeno della containerizzazione a livello mondiale. I motivi della nuova centralità del Mediterraneo sono da ricercare prevalentemente nell'affermarsi di rotte pendulum tra l'Estremo Oriente e gli Stati Uniti con l'attraversamento del Mediterraneo che sono andate progressivamente a sostituire le rotte round the world che avevano caratterizzato la precedente fase dei trasporti marittimi di contenitori. Ciò è in parte dovuto alla continua crescita delle grandi navi che hanno superato da tempo il limite in larghezza dei 13 contenitori affiancati che rappresenta la soglia di transito per il canale di Panama» (Autorità Portuale 2008 p. 6-7)

¹² Gestito da Cagliari International Container Terminal (CICT), società del Gruppo Contship Italia



Fig. 14. Il Porto di Cagliari nelle rotte mondiali (Fonte: Regione Sardegna, 2008, Parte II – Scenari, p. 87)

Lo sviluppo e ampliamento del Porto Canale è finalizzato alla specializzazione come scalo rivolto prevalentemente al *transshipment* internazionale per grandi navi¹³ ed al relativo feederaggio a medio e corto raggio, nonché come *terminal hub* Ro-Ro merci e rinfuse. Il futuro sviluppo del porto sembra inoltre derivare dalla possibilità di effettuare lavorazioni industriali direttamente connesse alle attività presenti all'interno del Porto (assemblaggio).

Strettamente connesso al Terminal Container, sorgerà il *Distretto della Logistica* (617.300 mq). Il banchinamento del lato sud-ovest del Porto Canale, per una lunghezza di circa 500 m, sarà realizzato per accogliere un terminal polifunzionale a supporto delle attività portuali, industriali e dei servizi logistici che dovranno insediarsi nelle aree retrostanti.

Le potenzialità per lo sviluppo futuro del *waterfront* di Cagliari si concentrano in particolare sulla riqualificazione del Porto Vecchio, dal quale verranno trasferite alcune attività destinate ad aree meno pregiate distribuite lungo il bacino di evoluzione esteso fino al Porto Canale; in questo modo sarà possibile recuperare a nuove destinazioni d'uso le zone comprese tra Su Siccu e Sa Perdixedda.

Gli interventi previsti sono tesi a favorire l'integrazione portocittà, che non sembra perseguibile nel porto Canale: «ormai è comune-

¹³ «Il traffico di contenitori crescerà nel Mediterraneo centro-occidentale del 75% nei prossimi dieci anni. Tali previsioni risultano confermate dalla crescita del 24% del traffico tra l'Estremo Oriente e il Mediterraneo nel 2004 e dagli imponenti ordini di grandi navi porta-contenitori, delle quali 900 già in cantiere. Per buona parte di queste navi i fondali del Porto Canale di Cagliari sarebbero insufficienti ed è quindi legittima la soddisfazione degli operatori per i lavori di approfondimento a -16 metri, che hanno portato il Porto cagliaritano tra quelli in grado di garantire un'offerta di elevato livello di servizio» (Autorità Portuale, 2008b, p. 8)



Fig. 15. Organizzazione interna del porto industriale (Fonte: http://www.trail.liguria.it/SSI/cagliari_dati_tecnici.htm)



Fig. 16. Il porto Canale oggi: risulta attiva la sola parte dedicata al transhipment (Fonte: <http://www.cict.it/>)

mente riconosciuto che, per ragioni di sicurezza, le sole aree che possono essere rese parzialmente "permeabili" ai "non utenti" di un porto sono quelle turistiche e, con qualche cautela, quelle destinate alla pesca» (Autorità Portuale, 2011b, Rapporto ambientale, p. 173).

L'integrazione città-porto è dunque prevista nel sotto-ambito turistico, che viene ampliato attraverso il recupero dei porti commerciali prospicienti la storica Marina. Di conseguenza, viene garantita la permeabilità al mare nei seguenti sotto-ambiti funzionali:

- passeggeri e crocieristica: Molo Sabaudo, Molo Rinascita e Molo Ichnusa;
- diporto nautico/turistico: Banchina di via Roma, Darsena, Calata Trinitari;
- peschereccio: Calata Azuni, Su Siccu e Molo Sant'Agostino;
- servizi ed uffici portuali: Molo Sanità, Molo Capitaneria;
- spazi e servizi collettivi: aree fronte calata via Roma e Darsena;
- usi urbani di interesse comune tra porto e città: calata fronte Via Roma.

Due gli interventi già realizzati: l'abbattimento del muro del molo Ichnusa e la realizzazione del nuovo terminal passeggeri. Quest'ultimo, tuttavia, è attualmente inutilizzato a causa della necessità di dragare i fondali, la cui profondità non è sufficiente per l'accosto delle navi crociera. Tale operazione si è arenata a causa del veto della Sovrintendenza, sopravvenuto a seguito del ritrovamento di alcuni reperti archeologici.

Il completamento delle opere marittime del Terminal Passeggeri (12,5 milioni di euro) e la demolizione degli edifici esistenti con l'adeguamento tecnico-funzionale del Molo Sabaudo consentiranno di disporre di 2 ormeggi per le navi serviti da passerelle sopraelevate per lo sbarco dei passeggeri; al fine di garantire l'intermodalità, la nuova stazione marittima sarà collegata mediante un percorso pedonale alla stazione ferroviaria e al terminal dei mezzi pubblici.

Il porto di Cagliari è sede di un diportismo nautico in fase di sviluppo che rappresenta un polo d'attrazione non solo per l'utenza locale ma anche per quella turistica stagionale, favorita soprattutto dalla presenza dell'aeroporto di Elmas ad appena 7 km di distanza. Nella zona di Su Siccu, tra il Molo di Levante e il Pennello di Bonaria, è prevista la realizzazione del grande porto turistico, articolato in 2/3 bacini diversificati per accogliere ampie aree dedicate al diporto (60 milioni di euro, 1.800 posti barca), insediamenti e attività sportive connesse al settore della nautica, nonché servizi turistico-commerciali, di accoglienza e di ristoro.

La realizzazione di una passeggiata lungo il *waterfront* e una nuova sistemazione urbana permetteranno la riqualificazione della zona Pineta Bonaria a fronte di un investimento di circa 5 milioni di euro. Due nuovi fabbricati nella zona Sa Perdixedda (compresa tra il mercato ittico, Via Riva di Ponente e l'edificio della Dogana) accoglieranno gli uffici e i locali di servizio necessari agli operatori portuali del settore Ro-Ro, su una superficie complessiva di 55.000 mq.

Il progetto per la creazione di una darsena pescherecci in prossimità del mercato ittico prevede la realizzazione di 5 pontili, sui quali potrà essere trasferita l'intera flotta attualmente dislocata in diverse banchine; la zona di Sa Scaffa sarà riconvertita in parco urbano e accoglierà attività di ristorazione legate alla pesca.

Le relazioni città/porto: un campo di battaglia aperto

La città di Cagliari presenta un complesso quadro di progettualità e di strumenti che, fin dagli anni Novanta, ne hanno fatto oggetto di numerosi interventi di riqualificazione delle sue parti centrali e periferiche, in un eterogeneo intersecarsi di strumenti (PUC, PRP, programmi complessi e strumenti della programmazione negoziata, etc.).

A inizio del nuovo millennio, il processo di elaborazione del Piano urbanistico comunale (PUC) e dei suoi strumenti operativi di settore (*Piano quadro per il recupero del centro storico, Piano generale del*

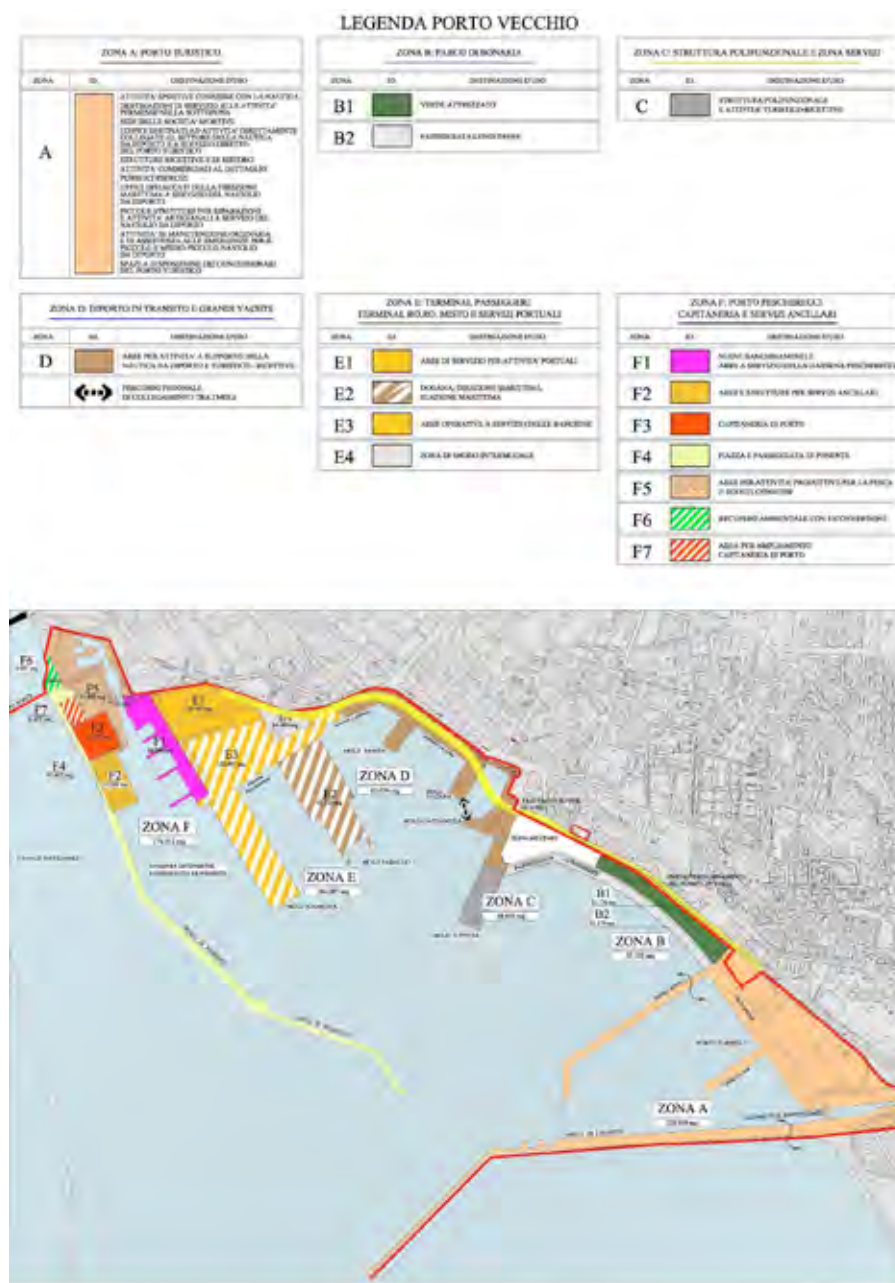


Fig. 17. Previsioni del PRP per il Porto Vecchio (Fonte: Autorità Portuale, 2008a)

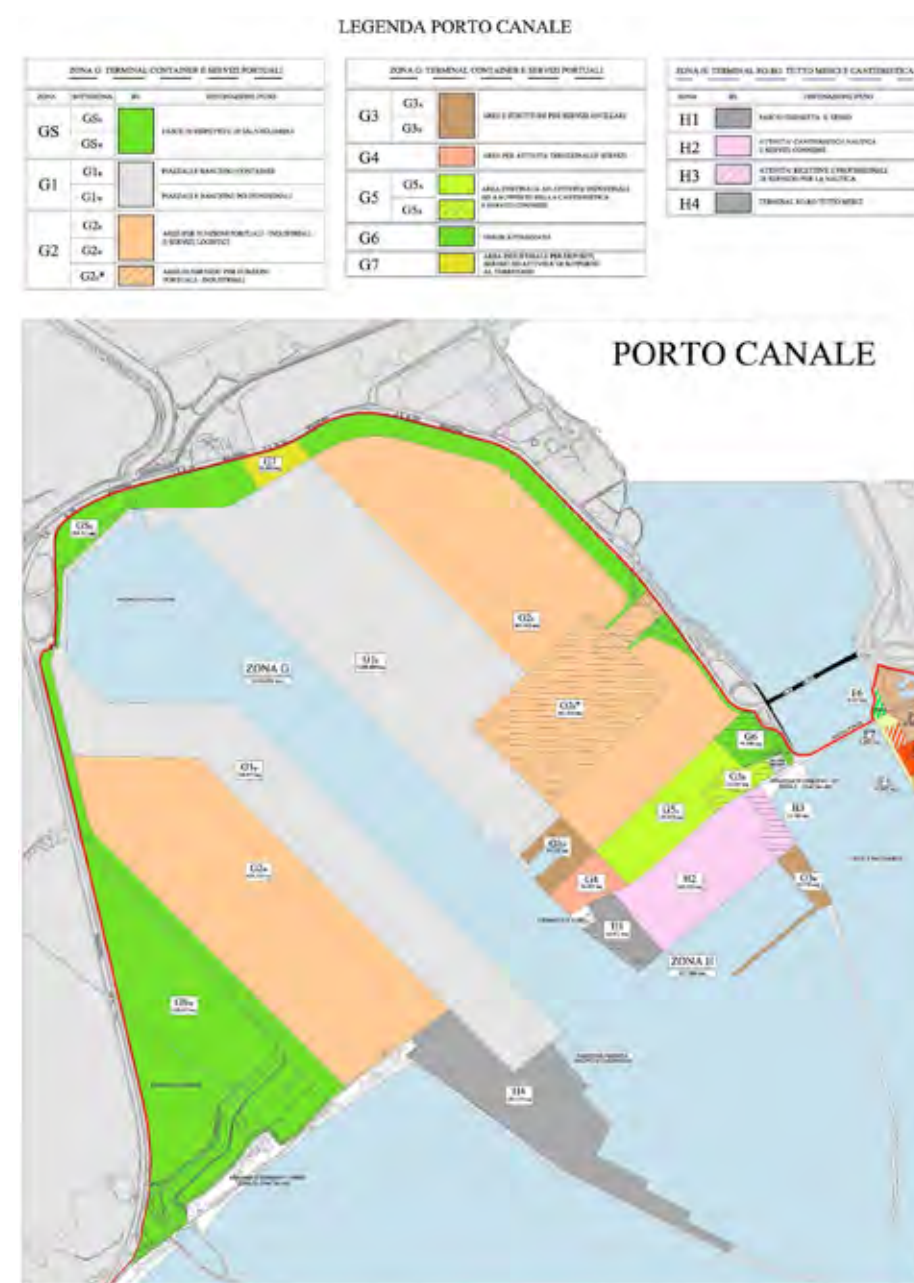


Fig. 18. Previsioni del PRP per il Porto Canale (Fonte: Autorità Portuale, 2008a)

traffico urbano) rappresentano un importante momento di riflessione sulla necessità di mettere a sistema i progetti che insistono sulla città per comprendere quale posizione può occupare il capoluogo sardo nel Mediterraneo e nel più ampio contesto della competitività globale.

Alla fine del secolo scorso, infatti, gli esiti del processo di inurbamento iniziato dopo il secondo conflitto mondiale erano più che mai evidenti (congestione degli assi e nodi principali della città, scarsa qualità delle periferie, mancanza di un rapporto strutturato della città con il suo fronte-mare) e riconducibili alla assenza di progetto d'area capace di configurare un piano di città metropolitana. Progetto che, a partire da metà anni Duemila, assume le forme del piano strategico. In un lasso di tempo di circa un decennio, dunque, si assiste a un processo di sistematizzazione di azioni, interventi, progetti, prefigurati dai diversi stakeholder della città: non solo il Comune e l'Autorità Portuale, ma anche altri soggetti pubblici (CASDIC, Università, Regione etc.) e privati (Tiscali, CICT) che hanno un certo peso nello sviluppo socio-economico del capoluogo.

La ricostruzione di questo processo effettuata nei paragrafi precedenti permette ora di fare alcune considerazioni in merito a due principali elementi:

- gli esiti dei progetti di riqualificazione e nuova costruzione prefigurati negli anni, in termini di effettiva realizzazione degli interventi e trasformazione fisica degli spazi;
- la qualità dei processi di governance attivati, in termini di efficacia dei processi sia per i singoli interventi, sia nel più ampio contesto del sistema degli attori locali e dell'area metropolitana.

In riferimento al tema degli esiti fisici dei progetti, i progetti ad oggi realizzati non sono molti (cfr. fig. 19) e riguardano per lo più le aree urbane più periferiche e/o di nuova urbanizzazione.

Ben più complesso risulta l'intervento nelle parti storiche della città, in particolare nella parte alta (quartiere Castello): il Piano quadro per il recupero del centro storico ha rappresentato sicuramente un documento utile e pertinente per effettuare un regesto delle tipologie urbanistiche, edilizie e di arredo urbano e del loro grado di degrado (Monti 2003), ma i prefigurati interventi di riqualificazione sono rimasti sulla carta in assenza di incentivi per i privati. L'ubicazione dell'università nel quartiere Castello ha rappresentato sicuramente uno stimolo allo sviluppo socio-economico e culturale, ma ha avuto come effetto il permanere di situazioni di degrado, in un contesto speculativo legato all'affitto agli studenti di appartamenti insalubri. Nemmeno le recenti proteste (fig. 20), hanno spostato finanziamenti sull'area, in una contingenza di difficoltà economica nazionale e internazionale.

In questo contesto, infatti, i principali finanziamenti sono impegnati nel lungo e complesso processo di riappropriazione del fronte mare, che vede impegnati congiuntamente il Comune e l'Autorità por-

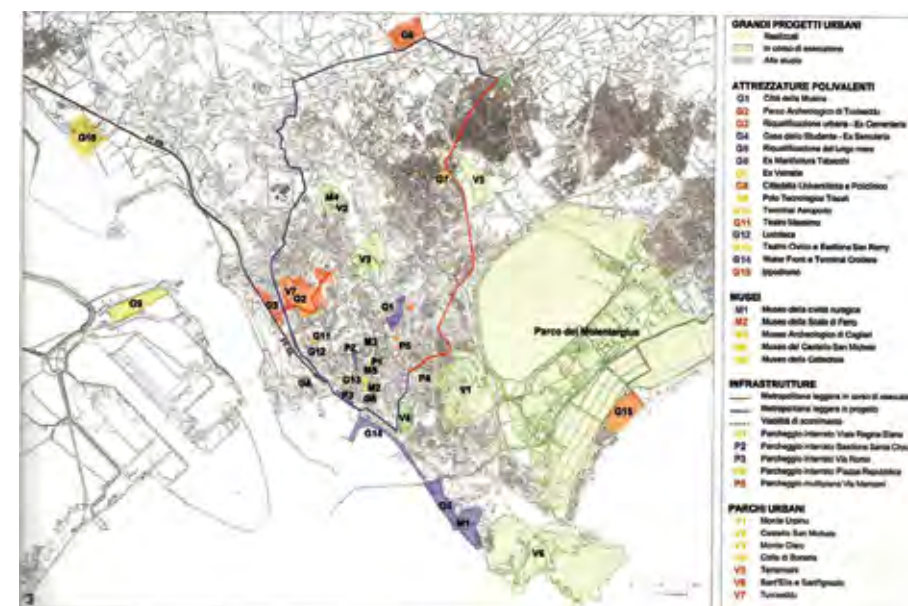


Fig. 19. Sintesi dei progetti urbani nella città di Cagliari (Fonte: Deplano, 2006)



Fig. 20. Manifesti di protesta per il degrado del quartiere Castello a Cagliari (ottobre 2010)

tuale, in un sistema di relazioni in cui si inseriscono anche altri attori, come la Sovrintendenza, ciascuno con i propri strumenti e i propri *modus operandi*. Ne risultano processi decisionali lunghi e tortuosi, come quello che ha portato alla definizione del Porto Canale come porto di *transshipment*, durato più di trent'anni, o quelli, ancora in corso e non senza polemiche, per la realizzazione del *Museo Mediterraneo di Arte Nuragica e di Arte Contemporanea* progettato da Zaha Hadid e per l'attivazione del terminal passeggeri sul molo Ichnusa.

Nel primo caso, il processo di delocalizzazione prefigurato negli anni Settanta segue il *trend* che ha investito alcune delle principali città portuali del Mediterraneo e del mondo: la separazione del porto merci e industriale da quello commerciale e la localizzazione del primo al di fuori della città, lontano da commistioni e congestioni tra traffici diversi. Si tratta di un progetto lungimirante e teso a far diventare il porto di Cagliari un polo di *transshipment* per le grandi navi transoceaniche, il cui carico viene distribuito nel Mediterraneo. Tuttavia, il progetto allora formulato pare troppo ambizioso rispetto alle reali potenzialità del porto e della città, e ciò sembra essere dimostrato sia dallo scarso utilizzo delle aree portuali dedicate (di tutto il bacino del porto Canale, ad oggi è attiva solo una minima parte), sia da un andamento del traffico TEU's e Ro-Ro con molti alti e bassi. Inoltre, il porto di Cagliari sconta la collocazione su una realtà isolana che, pur avendo caratteristiche continentali, non presenta comunque quelle connessioni con il continente che presentano invece altri porti concorrenziali come Marsiglia, Gioia Tauro e Taranto. A Cagliari è preclusa la possibilità, aperta invece per questi porti, di una connessione con le reti europee (Trans European Network – TEN) attraverso le autostrade del mare.

Di conseguenza, pur se il Piano regolatore portuale mantiene il progetto in tutte le sue caratteristiche, tra gli interventi del POT 2007-2009 emerge come prioritaria la realizzazione nel porto vecchio di un polo per la nautica da diporto, con i relativi effetti diretti e sull'indotto (costi del posto barca, dei parcheggi vicino al porto etc.).

Pare dunque opportuno che la riflessione sui destini della città e del porto volga verso un quadro realistico, anche sulla base delle inflessioni del mercato degli ultimi due anni. Un passo in questo senso va nella prefigurata possibilità di individuare nelle aree del porto Canale una zona franca doganale nella quale effettuare il trattamento delle merci. In questo senso, il porto acquisirebbe una funzione più specifica nel quadro del *transshipment*, volta alla rottura di carico per l'assemblaggio delle merci e la loro successiva partenza a prodotto finito o semilavorato.

Quanto al *Museo Mediterraneo di Arte Nuragica e di Arte Contemporanea* progettato da Zaha Hadid, questo complesso apre una questione all'ordine del giorno nel dibattito sui *waterfront*: l'inserimento di un'opera di un architetto di fama mondiale (archistar) in un contesto consolidato (Savino, 2010). Dibattito, che ha interessato altre opere, come il Parco della musica. Se, da un lato, le forme fluide del proget-

to, vogliono richiamare il corallo (Cattarin P., 2007), dall'altro lato da più parti sono stati sollevati dubbi sull'impatto dell'intervento (quasi un'opera d'arte astratta, nel suo bianco candore) nell'ambito del contesto storico-architettonico e paesaggistico della città: se il PUC prevede il contrasto all'omologazione architettonica urbana delle periferie, non sono contemplate, invece, misure di contrasto all'omologazione delle archistar.

Si tratta infatti di un'opera che è espressione di un modo di fare architettura proprio di Zaha Adid, con uno stile che, essendo replicato in altri contesti (Salerno, Reggio Calabria) sembra denotare una certa indifferenza localizzativa.

Il problema della localizzazione è stato uno dei principali elementi che hanno alimentato il dibattito in merito al nuovo terminal crociere, già realizzato sul molo Ichnusa e al momento inutilizzato a causa della inadeguatezza delle profondità dei fondali. In realtà l'Autorità Portuale, nel progetto di messa in funzione del terminal, aveva ovviamente previsto i dovuti dragaggi. Il processo si è interrotto a causa del veto della Sovrintendenza dovuto al ritrovamento di alcuni reperti archeologici.

Il terminal passeggeri, che oggi si erge in solitudine sul molo Ichnusa come una "cattedrale nel deserto", rappresenta solo la punta dell'iceberg in un contesto ad alta conflittualità tra i principali attori istituzionali (Stato, Regione, Provincia, Comune). Conflitti che sono reali in qualunque realtà di livello metropolitano e con il rango di capoluogo di regione, ma che a Cagliari sembrano avere una asprezza atavica.

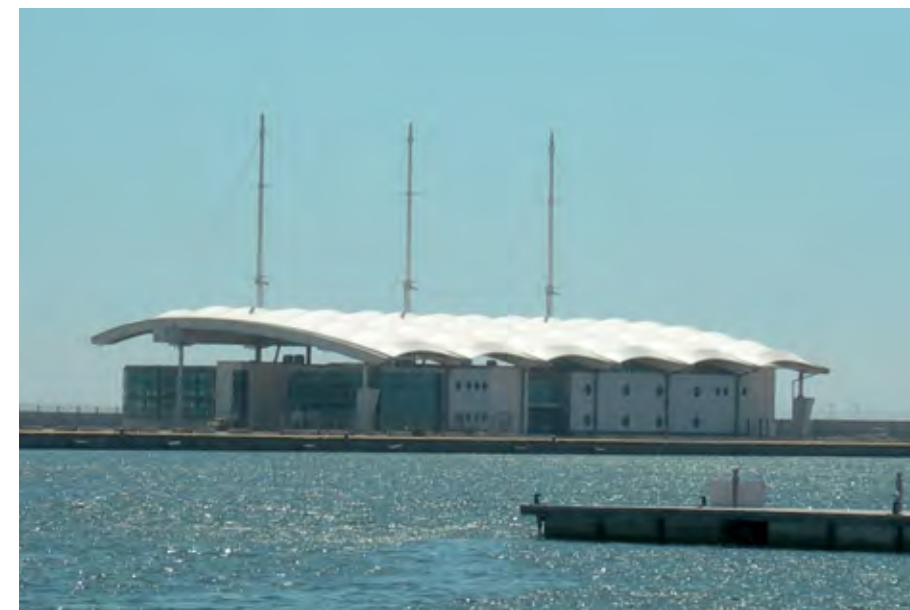


Fig. 21. Il nuovo terminal crociere sul molo Ichnusa (Fonte: Arch. Luca Di Figlia, 2011)

Se Sovrintendenza e Autorità Portuale rappresentano due enti statali tesi entrambi ad affermare il loro campo di competenza, il Comune, dal canto suo, vive il piano regolatore portuale come un'imposizione: pur nell'ambito di un processo di copianificazione effettuato attraverso riunioni e incontri e approvato in ultima istanza dal consiglio comunale, l'area di competenza dell'autorità portuale è comunque percepita come una zona franca rispetto alle strategie di sviluppo della città.

Strategie che paiono inoltre essere molto centrate sul capoluogo e poco aperte alla cooperazione con l'area vasta e con i suoi soggetti, sia a livello verticale che orizzontale. In riferimento alla governance verticale, la Provincia sembra tagliata fuori dalle dinamiche di pianificazione, in quanto con l'approvazione del Piano paesaggistico regionale (2006) l'unico compito ad essa delegato è la verifica dei processi di VAS, mentre il controllo di coerenza di cui alla modifica del 2002 della l.r. 1989 è demandato tutto alla Regione. Anche il conflitto con la Regione si è inasprito dopo l'approvazione del PPR, sia per i contenuti, sia per i tempi di revisione dei PUC, ipotizzati in 6 mesi, che non sembrano verosimili per una realtà come quella di Cagliari¹⁴.

Quanto alla *governance* orizzontale, il Comune di Cagliari ha assunto un ruolo di traino nell'area metropolitana, che si riflette anche nelle politiche di governo del territorio, tutte molto centrate sul capoluogo (vedi Piano strategico e PIT).

In particolare, il processo di pianificazione strategica intercomunale che coinvolge i comuni dell'area metropolitana si è identificato fin da subito come un processo "Cagliari-centrico", a forte regia del comune capoluogo. «Ciò ha consentito a Cagliari di accentuare il proprio ruolo di capoluogo di regione, enfatizzato con evidenza dalla concentrazione del terziario direzionale e commerciale, relegando ai centri minori il compito di accogliere quote sempre più rilevanti di popolazione che trova spazio nel continuo residenziale delle periferie urbane» (Deplano, 2006, p. 47).

Uno dei temi maggiormente conflittuali è stato proprio quello della metropolitana leggera, che ha visto un aspro conflitto tra il tracciato proposto dal comune di Cagliari e quello proposto dai comuni della cintura, che è stato scartato.

Le misure prefigurate dal Piano Strategico di Cagliari sembrano ancora inadatte, dunque, a trovare un equilibrio: il processo attivato, se da un lato ha rappresentato una pratica inclusiva importante per la città, dall'altro sembra oggi costituire un'occasione mancata per «avviare quella indispensabile attività di confronto e di concertazione che costituisce la necessaria premessa alla individuazione delle linee portanti di un progetto di area vasta che affronti, insieme, i grandi problemi sul tappeto» (Comune di Cagliari, 2006, Relazione analitica generale, p. 46): occasione che, nelle parole del comune, è comunque attribuita al piano urbanistico comunale (PUC) piuttosto che a uno strumento di governo del territorio di area vasta.

¹⁴ Lo stesso Governo Soru, che ha portato avanti il PPR fino all'approvazione, non è stato riconfermato perché il PPR è considerato dai comuni (e dai privati) troppo restrittivo, in quanto vincola la trasformazione in molte parti di territorio.

Bibliografia di riferimento

Monografie e articoli

Abis E. (2003), acd, *Piani e politiche per la città. Metodi e pratiche*, Milano, FrancoAngeli.

Biolchini V. (2002), Porto Canale, la più grande vergogna della Sardegna, in *Sardineews* n. 9, settembre, pp. 2-4.

Cattarin P. (2007), Due progetti a confronto, in AA.VV., *L'Italia si trasforma. Città fra terra e acqua*, Milano, BE-MA, pp. 15-19.

Ce.S.E.T. (2003), *Funzioni di pubblica utilità e valutazione dell'indennizzo Tomo II: La valutazione come riferimento per la pianificazione: Cagliari e il suo contesto* - Atti del XXXIII Incontro di Studio, 24-25.10.2003.

Corti E. (2003), Il Piano urbanistico comunale, in Abis E. acd, *Piani e politiche per la città...*, cit.

Curreli S., Isola F., Pira C. (2011), Il piano paesaggistico della Sardegna come confronto gerarchico tra discipline di governo del territorio, in Moccia F. D. (acd), *Urbanistica e Politica*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, pp. 377-383.

Deplano G. (2006), Cagliari. Il Territorio e la città, in AA.VV., *L'Italia si trasforma. Città in competizione*, Milano, BE-MA, pp. 45-51.

Deplano G. (2007), La seconda vita del porto di Cagliari, in AA.VV., *L'Italia si trasforma. Città fra terra e acqua*, Milano, BE-MA, pp. 79-89.

Deplano G. (2010), Cagliari. Dalla città murata alla città dei piani, in Benevolo L., Piroddi E. *Il nuovo manuale di urbanistica - Lo stato della pianificazione urbana in Italia: venti città a confronto*, Roma, Mancosu, pp. 534-563.

Fallanca De Blasio C., acd. (2007), *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo. Storie, culture, progetti* (vol. II), Reggio Calabria, Iiriti.

Filas - Finanziaria Laziale di sviluppo (2008), *Sesto Quadro regionale di valutazione dell'innovazione della Regione Lazio*, http://www.filas.it/Downloads/documentazione/Scoreboard_2008.pdf

Formez (2006), *Dossier Turismo e Sviluppo Locale*, Progetto RETI per lo sviluppo locale.

Giovinazzi O. (2010), Nuove prospettive per il Porto Vecchio di Cagliari, in *L'Ingegnere* n. 30-34, Marzo-dicembre, p. 16.

Mondello S. (2007), Cagliari Città Aperta, in Fallanca De Blasio C., acd. (2007), *Luoghi dello scambio...*, cit., pp. 464-489.

Monti C. (2003), Il Piano quadro del centro storico: una normativa innovativa, in Abis E. acd, *Piani e politiche per la città...*, cit.

Savino M. (2010), acd, *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, FrancoAngeli.

Sirchia A., (1986), *L'industria sul mare. Storia, immagini, documenti dell'area industriale di Cagliari*, Cagliari, Ufficio Stampa Casic.

Usai S. (2003), Il CASIC: le potenzialità dell'allocatione industriale porto canale e zona franca, in Ce.S.E.T., *Funzioni di pubblica utilità e valutazione...*, cit., pp. 77-89.

Zoccheddu P., Cucca G., Fiori V., Manis G. (2003), I progetti integrati territoriali. Ricerca delle sinergie pubblico-privato, in Ce.S.E.T., *Funzioni di pubblica utilità e valutazione...*, cit., pp. 157-173.

Documenti di pianificazione e programmazione

Autorità Portuale di Cagliari (2007), *Piano Operativo Triennale 2007-2009*

Autorità Portuale di Cagliari (2008a), *Piano Regolatore Portuale*

Autorità Portuale di Cagliari (2008b), *Piano Regolatore Portuale, Valutazione Ambientale Strategica*

Area Vasta di Cagliari (2005), *Piano Strategico Intercomunale. Piano metodologico, economico e amministrativo*

Area Vasta di Cagliari (2006), *Piano Strategico Intercomunale. Primo e secondo report intercomunale*

Autorità Portuale di Cagliari (2008), *Piano Regolatore Portuale*

Cagliari Piano Strategico (2009), *Piano Strategico Comunale*

Comune di Cagliari (2001a), *Piano quadro per il recupero del centro storico*

Comune di Cagliari (2001b), *Piano generale del traffico urbano*

Comune di Cagliari (2003), *Piano urbanistico comunale*

Comune di Cagliari (2009), *Piano urbano della mobilità*

Regione Autonoma della Sardegna (2006), *Piano Paesaggistico Regionale*

Regione Autonoma della Sardegna (2008), *Piano Regionale dei Trasporti*



Riqualificare e rigenerare le città porto insulari

Luca Di Figlia

Città-porto: mutamento di rapporti

Il rinnovamento del fronte marittimo, che ha coinvolto negli ultimi anni le maggiori città portuali europee¹, ha portato all'affermarsi di una tipologia relazionale all'interno del sistema urbano definita con il nome di città-porto: «Le trasformazioni avvenute, o in corso di attuazione, nelle città di mare/città portuali hanno dato e stanno dando vita a un inedito "tipo" di città, la *città-porto* (...)» (Bruttomesso, 2006).

Seppur diversificata nelle modalità e nelle specifiche d'intervento, le trasformazioni urbane hanno evidenziato una comune tendenza difficilmente riscontrabile prima degli anni Novanta ed orientata all'apertura, sia formale che funzionale, del porto verso la città e verso il territorio.

Le prerogative di matrice industriale e operative relative alla movimentazione delle merci, che hanno confinato nel corso del Novecento le aree portuali in una condizione di marginalità urbana - dotata di una specifica autonomia spaziale - e che ne hanno determinato una separazione dal contesto limitrofo, sono venute meno. I cambiamenti economici, commerciali e l'evoluzione tecnologica del trasporto non solo marittimo hanno indotto un ripensamento sul ruolo che il porto riveste nella città: le aree portuali hanno subito un progressivo e radicale mutamento, le cui caratteristiche possono essere sintetizzate nell'apertura spaziale tra il porto e il tessuto urbano e nell'introduzione nelle zone prospicienti lo specchio d'acqua di nuove destinazioni d'uso riconducibili ad attività culturali e commerciali, all'aggregazione sociale e, in generale, al tempo libero.

Città-porto insulari europee: convergenze e divergenze

Tale propensione è leggibile in modo analogo nei processi di riqualificazione urbana che hanno interessato i porti insulari europei;

¹ Ai progetti del parco costiero di Barcellona e del Porto Vecchio di Genova risalenti ai primi anni Novanta - che sono divenuti modelli di riferimento sul tema della riqualificazione portuale - ne sono seguiti altri in analoghe realtà tra cui Amburgo, Anversa, Lisbona, Liverpool, Malmö, Marsiglia, Rotterdam e Valencia (solo per citarne alcuni).

nell'affermare ciò, sono stati presi in esame dodici casi studio²: Alghero (Italia), Catania (Italia), Funchal (Portogallo), Heraklion (Grecia), La Valletta (Malta), Las Palmas de Gran Canaria (Spagna), Lefkada (Grecia), Palermo (Italia), Palma de Mallorca (Spagna), Ponta Delgada (Spagna), Rodi (Grecia) e Santa Cruz de Tenerife (Spagna)³.

L'eterogeneità della casistica presa in esame se da un lato risulta efficace nel tracciare una panoramica più ampia ed esaustiva sul tema; dall'altro presuppone uno sfalsamento in termini di paragone tra contesti urbani sostanzialmente diversi. La localizzazione geografica è l'elemento di diversità più significato, in quanto sottende implicazioni storiche, economiche e culturali. Le città insulari mediterranee presentano una morfologia insediativa generata dalla stratificazione eterogenea di processi storici di lungo corso, il tessuto urbano è composto da un nucleo centrale di antica formazione (contraddistinto da strutture fortificate) attorno a cui si è sviluppata l'espansione della città moderna. Il porto è, comunemente, caratterizzato dalla presenza di due strutture separate: il nuovo porto e il vecchio porto (espansione spaziale verso il mare del centro storico). Le città delle isole atlantiche, invece, sono strutturate secondo un impianto urbano che segue un'orditura prevalentemente ortogonale e hanno una storia recente, in quanto la loro fondazione risale circa al XV secolo. Il loro sviluppo è legato a quello del porto utilizzato come scalo di passaggio per le rotte marittime di collegamento tra l'Europa, l'Africa e l'America. Inoltre, la distanza dalle terre continentali e, soprattutto, dalle nazioni d'appartenenza (Spagna e Portogallo) ha determinato un elevato grado di indipendenza ed autonomia territoriale, amministrativa ed economica.

Emergono, tuttavia, elementi simili peculiari all'insularità e non secondari per le scelte amministrative che hanno attivato i recenti programmi di sviluppo urbano:

- il porto costituisce un elemento essenziale dell'organizzazione urbana, economica e sociale della città e dell'isola;
- il porto non rappresenta un semplice scalo marittimo ma si configura come una porta/portale bidirezionale d'accesso alla città e di legame proiettivo verso l'esterno;
- nei territori insulari il settore economico prevalente è quello turistico-ricettivo, che risulta essere la prima fonte di reddito ed alimenta, a sua volta, la crescita dell'indotto nei settori edilizio, commerciale e manifatturiero (relativo in particolare ai prodotti tipici locali).

² Le seguenti riflessioni sono frutto dello studio svolto nell'ambito della borsa di studio dal titolo: "Arcipelago mediterraneo, valorizzazione delle aree portuali dell'arcipelago mediterraneo", attivata all'interno del progetto di ricerca: "Arcipelago mediterraneo, Cagliari, Ajaccio, Portoferraio: modalità di cooperazione multiattore per le strategie di rinnovo urbano nelle aree portuali". Il lavoro di ricerca PO ArciMed, coordinato dal Prof. G. De Luca, si riferisce alla misura 2 del Progetto Operativo (Med Italia -Francia) "Arcipelago Mediterraneo", relativa a "Strategie e politiche urbane (valorizzare il patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti)".

³ Per un approfondimento maggiore sui singoli casi si rimanda al capitolo della Parte Terza dal titolo: «I casi studio del progetto "Arcipelago Mediterraneo"» p.239.

Un cambiamento che nasce dal porto

Appurati i caratteri generali di convergenza e divergenza dei dodici casi, in riferimento al tema in questione si osserva che la localizzazione dei progetti di riqualificazione distinti in tre aree d'interesse⁴ risulta in gran parte ricadere all'interno dell'area portuale (Tabella 1). Il rinnovato rapporto tra la città e il porto è, quindi, indotto soprattutto non da un'evoluzione complementare delle due parti, ma dal mutamento della natura stessa di alcune aree portuali che si "fanno" città. La presenza nel porto di aree dismesse o sottoutilizzate, di edifici in disuso e di attività in via di delocalizzazione ha prefigurato la possibilità di sviluppare progetti di riqualificazione; difatti la disponibilità di zone libere è da considerarsi tra i fattori principali che hanno favorito e dato avvio all'attuazione di programmi di rinnovamento. Operazioni analoghe sono riscontrabili con meno frequenza nelle zone retro-portuali, che al contrario si presentano già sature di costruito in un sistema urbano ormai consolidato, privo di adeguati spazi preposti ad accogliere significativi cambiamenti. In molti casi le zone retrostanti il porto coincidono con il centro storico soggetto ad interventi di recupero e valorizzazione più che a processi di vera e propria trasformazione. In definitiva, sono state introdotte nel porto funzioni tipicamente urbane come attività ricreative, culturali e sociali; funzioni che si rivelano tra le più qualificanti in misura al valore aggiunto che ne acquisisce lo spazio pubblico nel suo complesso.



Tab. 1. La tabella mostra la collocazione degli interventi realizzati e previsti dei dodici casi studio nelle tre aree di riferimento.

⁴ Area portuale: individua la zona di competenza dell'Autorità Portuale, quella propriamente identificabile come porto. Area urbana fronte porto: individua le aree della città che si affacciano verso il porto e i quartieri ad esso più prossimi. Fascia litorale: individua le aree urbanizzate della città che si affacciano verso il mare ad eccezione del porto.

Il rinnovamento urbano, inoltre, ha coinvolto vari settori economici e sociali, pubblici e privati, che partecipi di una medesima intenzionalità hanno trovato la propria tangibilità nel progetto architettonico. In molte delle esperienze attuate è stata messa in atto una correlazione tra la pianificazione portuale e il progetto architettonico, concretizzando quell'inscindibile legame in cui la forma del costruito si configura come atto conclusivo del processo urbanistico. Alla rinnovata concezione di porto è corrisposta, in modo biunivoco, un'interpretazione rigenerante della scala architettonica: «Si riconosce che è possibile fare città in molti modi. E noi sappiamo [...] che quando si pensa ad una città che funziona in modo diverso anche l'architettura assume diversi significati, cambia e, cambiando torna a condizionare la stessa organizzazione urbana.» (Goggi, 1989).

Temi progettuali

Nella sintassi compositiva che rimodella il disegno del fronte marino, quasi a generare un lessico specifico, sono state utilizzate in modo ricorrente tipologie d'intervento volte a rinsaldare l'unione tra porto e città e annoverabili nelle seguenti categorie:

- *Terminal Passeggeri*: il porto passeggeri tra le specifiche funzioni portuali è quello che più si accosta agli ambiti di natura urbana. Negli ultimi anni la crescita del trasporto marittimo (soprattutto di quello crocieristico) ha portato alla realizzazione d'idonee strutture d'accoglienza che -oltre a recepire e soddisfare le problematiche logistiche di un flusso di viaggiatori progressivamente maggiore- tendono ad integrarsi con gli spazi urbani della città. Le nuove opere architettoniche sono ideate con la volontà di creare una cerniera connettiva fisico/funzionale tra il mare, il porto e la città. Per estensione e dimensione i terminal sono elementi urbani di riferimento che determinano gerarchie spaziali andando a modellare le aree limitrofe e a disegnare nuovi spazi pubblici. Oltre alle funzioni terminalistiche connesse al viaggio e allo spostamento, ospitano, con sempre più frequenza, attività commerciali, di ristoro, ricettive e culturali rivolte sia ai viaggiatori sia alla cittadinanza divenendo edifici polifunzionali⁵. Inoltre, ai terminal marittimi è conferita una marcata componente simbolica, che emerge chiaramente già dal nome che gli viene attribuito come nel caso della stazione *Puerto-Ciudad* a Santa Cruz o del terminal *Portas do Mar* di Ponta Delgada. La stazione marittima può essere considerata,

⁵ Le caratteristiche citate sono riscontrabili con maggior evidenza nelle strutture terminalistiche/polifunzionali del *Waterfront* di La Valletta e nella *Portas do Mar* di Ponta Delgada.

quindi, una struttura di valore strategico, che per peculiarità ed attrattività nel processo di riqualificazione è impiegata come volano per promuovere operazioni più articolate di recupero urbano a partire dal rapporto con l'elemento acqua, dal ridisegno di percorsi di connessione (carrabili e pedonali) e dalla introduzione di nuove attività economiche.

- *Edifici culturali e di svago*: in questa categoria possono confluire tutti quei progetti la cui funzione è sottoscrivibile agli ambiti culturali o ricreativi come musei, teatri, auditori, piscine, centri sportivi, parchi, negozi, centri culturali, spazi espositivi e locali notturni. L'inserimento di queste tipologie risulta essere il più efficace nel processo di conversione del porto conferendo al fronte d'acqua un nuovo ruolo con la presenza di spazi che favoriscono l'aggregazione e nuove relazioni sociali.
- *Percorso lungomare*: una delle problematiche di confronto e scontro nel dibattito sulle relazioni tra città e porto è senz'altro quella riconducibile alla permeabilità dei due spazi e all'accessibilità dei luoghi. L'apertura del porto alla vita sociale, aggregativa e pubblica può essere attuata a beneficio degli abitanti come fruitori pedonali. I percorsi, non interpretabili come semplici linee di collegamento, ma come passaggi strutturati di elementi di continuità spaziale sono l'elemento urbano di maggior rilievo. Mentre il collegamento stradale per ragioni tecniche s'inserisce asetticamente nel tessuto urbano, i collegamenti pedonali e ciclabili (se progettati) si innestano in una visione complessiva del disegno della città⁶. La passeggiata a mare si attesta, quindi, come un elemento compositivo sempre presente nelle aree portuali riqualificate, un elemento urbano di cruciale rilevanza al fine di canalizzare flussi longitudinali e trasversali, eliminare limiti fisici ed aprire nuovi accessi al porto.
- *Aree verdi*: l'utilizzo dell'elemento del verde urbano nel rivisitare gli spazi aperti, ha una funzione di salubrità e refrigerio, che si contrappone alla grigia visione del porto industriale e commerciale. Le aree verdi attrezzate costituiscono un elemento di aggregazione, di connessione e di valorizzazione dell'ambiente; tanto più quando, se di grandi dimensioni e accostate allo specchio d'acqua, possono offrire un paesaggio

⁶ I percorsi, come il paseo marittimo di Palma de Mallorca o la passeggiata a mare di Alghero sono progetti urbani ben studiati, che per l'utilizzo, la fruizione e il senso di vicinanza alla spiaggia sono divenuti luoghi di appartenenza e d'identità sociale. È significativo ricordare che il paseo marittimo di Palma de Mallorca, seppur rinnovato e soggetto a un restyling nel corso degli anni, è stato concepito idealmente nel 1910 proprio come spazio pubblico: nella notte del 23 Giugno l'architetto Gaspare Bennazar, coordinando una numerosa manovalanza, ha costruito con assi di legno un passaggio di 300 metri dove prima erano depositate solo rovine.

di particolare suggestione: uno spazio verde affacciato direttamente sul mare⁷.

- *Porto Turistico*: il porto turistico e da diporto è un'opera di forte attrattiva turistica rivolta a un target di fruitori elevato; alla struttura devono corrispondere livelli di alta qualità urbana e la presenza di adeguati servizi annessi. Quindi la creazione di marine lungo il litorale innesca processi di riqualificazione, che si conciliano con il tessuto urbano preesistente soprattutto nei luoghi in cui il carattere storico può addurre al complesso un maggior valore di riconoscibilità e prestigio. Per tale motivo nelle città portuali mediterranee i vecchi porti, posizionati al margine del nucleo storico e svuotati delle tradizionali funzioni, sono stati adattati ad accogliere le funzioni del porto turistico.
- *Riordino viabilità stradale*: la presenza di una strada ad elevato transito automobilistico è uno degli elementi urbani che sancisce spazialmente la separazione tra il porto e la città; la strada funge da elemento perimetrale che delinea il confine tra il litorale e le aree interne. La struttura viaria si presenta avulsa dai caratteri formali della spazialità urbana in cui è inserita, l'esigenza mono-funzionale di collegamento (volta a seguire soluzioni puramente tecniche di unione fra punti tra loro distanti) ha prodotto vere e proprie cesure e frammentazioni nel contesto urbano. Le infrastrutture stradali pongono dei problemi d'accessibilità al porto soprattutto per i fruitori pedonali; inoltre, nei periodi estivi di maggior affluenza turistica, appaiono insufficienti a risolvere pienamente la congestione dei flussi automobilistici riversanti verso il porto. I piani di riqualificazione delle aree portuali non si sottraggono alla risoluzione di tale problematica proponendo il riordino della viabilità stradale, in cui oltre ad individuare percorsi alternativi sono presentati progetti di mitigazione ed attenuazione dell'impatto ambientale e la realizzazione disottopassi stradali, che eliminano in modo perentorio il passaggio in superficie degli autoveicoli⁸.

⁷ Ne è un esempio il caso del Foro Italico di Palermo: la vasta area posta sul lungomare (a sud del porto della Cala) era stata utilizzata nell'immediato dopoguerra come una discarica a cielo aperto dove accumulare le macerie dei bombardamenti, divenendo col tempo un luogo di evidente degrado fisico e sociale; con la bonifica dell'area nel 1998 e la realizzazione (ultimata nel 2002) del progetto dell'arch. Italo Rota, il Foro Italico oggi si presenta come un parco urbano di 10 Ha che, battezzato dalla cittadinanza con il nome di "mare verde", è divenuto un luogo identitario per la città.

⁸ Nel recupero della passeggiata lungomare di Alghero è stata posta particolare attenzione sulla parallela strada carrabile, inserendo tra le carreggiate un percorso pedonale e ciclabile, arricchendo i margini stradali con alberature ed elementi d'arredo urbano (illuminazione e sedute) e attenuando, così, la percezione visiva della strada. Nel master-plan per la riurbanizzazione del Frente Mar y del Barrancoentre-Vegiente y Triana a Las Palmas e nel progetto di riqualificazione del MuelleEnlace a Santa Cruz, invece, è stata proposta la realizzazione di un sottopassaggio stradale che permette di incanalare (e nascondere) il traffico automobilistico e di liberare lo spazio in superficie destinandolo a una nuova fruibilità.

Riqualificazione o rigenerazione?

Pur nella affinità dei temi progettuali, il confronto tra i porti insulari europei presenta, sulla base della conformazione spaziale, due modalità d'intervento. Mentre nei porti atlantici la riqualificazione è attuata attraverso progetti urbani di azzeramento e ricostruzione accostabili al modello di Barcellona, gli interventi nelle città mediterranee sono ascrivibili a un modello di tipo addizionale composto da più progetti (di piccola, media e grande scala) inseriti in un processo di ammodernamento e riqualificazione sequenziale. È lecito, quindi, riflettere se l'insieme di questi interventi possa essere valutato come riqualificazione (cioè processo che apporta una qualità migliorativa in termini sostanzialmente fisici e funzionali) o come rigenerazione (cioè processo che apporta un rinnovamento nella condizione del luogo non solo nella forma fisica e nella modalità d'utilizzo).

Se ogni luogo acquisisce in modo intrinseco il proprio significato - la propria ragion d'essere - sia dall'utilizzo che di esso viene fatto sia dal valore che gli viene attribuito, in considerazione dei processi di trasformazione in atto al porto è conferito una molteplicità di significati che ne hanno mutato il ruolo all'interno della città. Al porto sono conferite aspettative, interessi e riconoscimenti valoriali che ne espandono l'attribuzione di senso e ne proiettano l'azione di rinnovamento verso la città e il territorio insulare; nella nuova visione il porto è concepito:

- *Come polarità urbana*: l'inserimento di edifici di rango elevato a destinazione culturale e commerciale ha conformato il porto come nuovo centro d'attrazione e d'aggregazione sociale; aree in precedenza escluse dalla fruibilità pubblica sono state coinvolte in un processo di riappropriazione da parte della cittadinanza. La città pubblica è traslata sulla costa generando una nuova polarità, che a secondo i casi si rapporta in modo complementare o in contrapposizione rispetto al centro storico, luogo da sempre designato a rivestire il ruolo di principale catalizzatore delle attività sociali e della vita pubblica. La distanza tra il centro storico e il porto risulta, quindi, un elemento fondamentale negli equilibri funzionali all'interno del sistema urbano. Nel caso in cui l'interposta distanza tra il porto e il centro non permette alcuna continuità spaziale (es. Funchal e Las Palmas de Gran Canaria) si viene a generare un sistema policentrico: due poli distinti che, seppur collegati da percorsi, rimangono spazialmente separati⁹. Invece nel caso in cui le due

⁹ Prendendo in esame la riqualificazione urbana del fronte a mare di Ponta Delgada è riscontrabile come l'operazione di *Portas do Mar* abbia ottenuto sia in termini economici sia in termini di fruibilità degli spazi un esito positivo, che ha indotto l'amministrazione locale ad investire politicamente e finanziariamente sullo sviluppo della città lungo la fascia del litorale. Il complesso marittimo e il successivo progetto di riassetto

parti confinano o sono ravvicinate si determina una sorta di dilatazione percettiva e spaziale del centro storico che, ampliando i propri limiti, va ad integrare le nuove aree riqualificate del porto. Si va, così, a ricostituire un rapporto storicamente già presente nella memoria del luogo: in molti casi, difatti, gli interventi di riqualificazione interessano il cosiddetto porto vecchio, che, prima della fase d'industrializzazione e modernizzazione del sistema portuale, era un elemento urbano integrato al centro cittadino.

- *Come attrattore economico*: la concomitanza tra i numerosi interventi nelle aree portuali e litorali - in considerazione sia del lasso temporale in cui sono stati compiuti sia dei progetti non ancora realizzati - evidenzia l'importanza strategica che nella visione di programmazione urbana ed economica ha assunto l'ambito portuale. Molte politiche urbane, promosse dalle amministrazioni locali e dalle autorità pubbliche sovralocali, tendono a riscoprire il ruolo strategico del porto facendo convergere su di esso iniziative programmatiche, che fungono da azione trainante capace di indurre processi virtuosi di sviluppo e crescita economica¹⁰. Il processo di rigenerazione del porto è messo in atto mediante una programmazione di lungo periodo ed è articolato in più fasi; le nuove realizzazioni non sono eventi episodici ma s'inseriscono in una visione d'insieme che è generata in primo luogo sulla base degli indirizzi di strumenti e piani urbanistici e che pone al centro la crescita del settore turistico. Il porto è interpretato come sineddoche di sviluppo, con la capacità di

stradale dell'Avenue Marginal hanno determinato una relazione sinergica tra l'area costiera e il centro storico mediante un percorso fatto di continuità spaziale tra: terminal passeggeri, galleria commerciale, passeggiata lungomare e centro storico. Ciò, soprattutto nella stagione estiva, ha incentivato la frequentazione e il flusso di visitatori nel centro cittadino, favorendo le attività commerciali di tipo tradizionale. Tale situazione favorevole è, però, messa in discussione dalle nuove opere in fase di costruzione localizzate nell'ala ovest del litorale ed in particolare dal centro commerciale Pero de Tevie, che si affianca alle piscine di Pero, al porto turistico ed alla principale struttura polifunzionale del complesso *Portas do Mar* (posta su una direttrice viaria che separa il centro e la prima periferia). La rete commerciale di piccoli e medi esercizi collocati nel centro storico può essere, così, potenzialmente svalutata dalla nuova area di sicuro richiamo aggregativo e di forte attrattività commerciale. A tale riguardo si segnalano le contrapposte visioni che animano il dibattito locale. L'amministrazione pubblica ravvisa nel nuovo progetto un'occasione per attrarre investimenti finanziari esteri e per rilanciare il settore turistico e commerciale non solo dell'area d'intervento ma di tutta la città. Mentre, come riportato in alcune interviste, è di tutt'altro avviso l'opinione dei negozianti del centro storico che affermano una crescente preoccupazione per il declassamento del centro a zona marginale per il commercio e prefigurano una notevole perdita di ricavi al punto da prefigurare la possibile chiusura di alcune attività.

¹⁰ Ne sono un esempio rappresentativo i casi di Palermo, dove a più di cinquanta anni dal precedente è stato elaborato un nuovo P.R.P., e di Catania, dove il P.R.P., il P.I.A.U. e il P.U.A.-Variante Catania sud ridisegnano idealmente uno scenario futuro per tutto il fronte a mare della città.

generare nuovi asset economici d'investimento per la città e con la potenzialità di distribuire i benefici prodotti a tutto il sistema insulare. I processi di nuova urbanizzazione del porto riescono a convogliare finanziamenti pubblici (a livello nazionale ed europeo) e finanziamenti privati, il cui interesse è mosso dalla validità dell'investimento in quanto le aree prospicienti il mare hanno un elevato grado di attrattività nei settori edilizio, immobiliare e commerciale. L'efficacia delle strategie di rinnovamento e della promozione turistica - che porta ad incrementare una rete di relazioni economiche e lavorative su tutto il territorio insulare - è attestata dall'incremento del comparto crocieristico avvenuto negli ultimi anni e dall'alimentarsi di nuovi progetti in quelle realtà in cui sono state già attuate significative iniziative di riorganizzazione urbana. Il riscontro positivo non deve, però, addurre a facili soluzioni o alla semplificazioni di scenari attuativi di elevata complessità, in cui la concomitanza di interessi diversi e la volubilità del mercato - soprattutto di quello turistico condizionato da fattori esterni - aumentano il tasso di difficoltà nel raggiungimento di soluzioni integrabili ai sistemi economici ed urbani locali e nel completamento di operazioni di rinnovamento urbano tecnicamente assai articolate.

- *Come simbolo del rinnovamento della città*: l'immagine delle città portuali è da sempre identificata ed identificabile con la morfologia del fronte marittimo. L'inserimento di nuovi elementi urbani ed architettonici, con singoli edifici che divengono icona, determinano una percezione diversa della città e le conferiscono una nuova immagine. La valenza simbolica, mediante una sintassi estetica di marcata riconoscibilità, diviene il messaggio che la città presenta verso l'esterno e funge da attrazione turistica. Il messaggio proposto è di benessere, accoglienza, vivibilità e innovazione. Il rischio di tale approccio è che, in un mercato turistico internazionalizzato, si producano immagini omologanti ed architetture artificiali. L'aspetto percettivo e simbolico è rilevante nella misura in cui la rinnovata immagine del fronte marittimo non deve ritrarre la città che è, ma la città che sarà.

Sulla base di queste attribuzioni valoriali, che configurandosi nelle fase ideativa alimentano le aspettative di più soggetti e si concretizzano nel progetto urbano ed architettonico, può essere riconosciuta la natura rigenerativa delle trasformazioni intraprese nell'ambito portuale. Rigenerazione portuale che, in riferimento al rinnovamento spaziale e funzionale delle aree dismesse o in stato di degrado, ha rappresentato e rappresenta un'opportunità tangibile di sviluppo e valorizzazione della città insulare, soprattutto se esplicitata attraverso il binomio sinergico e multiscale della città-porto e se integrata in continuità con le peculiari caratteristiche storiche, ambientali e relazionali dei singoli contesti urbani.

Bibliografia

AAVV. (2006), *Città-Porto, catalogo della X mostra Internazionale di Architettura di Venezia*, Genova, Marsilio Editore.

Bruttomesso R. (acd) (2004), *I waterfront delle isole*, Venezia, Città d'Acqua.

Bruttomesso R. (2006), "Città-Porto. Percorsi e scenari di una strategia vincente", in AA.VV., *Città-Porto, catalogo della X mostra Internazionale di Architettura di Venezia*, Genova, Marsilio Editore, pp. 23-29.

Di Santo P. (2003), *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Napoli, Giannino.

Gobbi G. (1989), "L'urbanistica delle "città-porto". In: Scarponi S. (eds) *Città – Porto. Scritti e Progetti*, Milano, Clup.

Provenzano S. (2008), *Portocittà*, Milano, Maggioli Editore.

Scarponi S. (1898) *Città-Porto. Scritti e Progetti*, Milano, Clup.

Sousa S.(2010), "Evoloucao da frente marittima de Ponta Delgada, Arcores: o Passeio Marittimo", in *Portus* n. 20.

Triay F. (2003), "La reordenacion del Puerto de Palma de Mallorca", in *Portus* n.5.

Conclusioni

Affrontare una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo il punto di vista delle realtà isolane impone, in primo luogo, di interrogarsi sull'essenza stessa del contesto, l'isola. Un contesto denso di significati fisici e metaforici, in cui un approccio evocativo (isola come categoria concettuale, paradigma di lontananza e limite, ambito analitico primario) si fonde inesorabilmente con una dimensione operativa legata ai caratteri specifici dell'isola stessa (limiti e potenzialità di sviluppo).

L'isola ha caratteristiche che la rendono unica e la differenziano dal resto della terra ferma, in primis proprio l'isolamento (*remotness*) che, se da un lato evoca il concetto di limite, di separatezza, di lontananza, di altri mondi possibili (Schalansky, 2010), dall'altro lato implica una serie di limiti allo sviluppo dovuti alla scarsa accessibilità, alla mancanza di economie di scala e alla disponibilità limitata di servizi pubblici e privati, nonché di risorse umane.

L'isola, poi, rappresenta un contesto chiuso, definito, spesso di dimensioni fisiche anche limitate, in cui a caratteristiche ambientali e paesaggistiche di notevole pregio corrisponde una ristrettezza di risorse, tale da renderla vulnerabile rispetto a perturbazioni di tipo naturale e soprattutto antropico.

Se, da un lato l'insularità significa necessariamente scarsa attrattività di determinati mercati e imprese per i costi aggiuntivi dovuti alle esigenze di accessibilità, dall'altro lo sviluppo insulare necessita selettività e scelte strategiche legate proprio alle specificità ambientali e culturali proprie dell'isola.

Sono questi, dunque, i punti di partenza con cui si confronta la riqualificazione delle città porto insulari. Le riflessioni sviluppate in questo libro e i casi studio analizzati permettono di evidenziare i temi, i dilemmi e i conflitti che intervengono nel ripristino del rapporto/città porto, sia con specifico riferimento alle situazioni territoriali delle isole, e dunque alle peculiarità di contesto dei processi di riqualificazione, rigenerazione e sviluppo del sistema città/porto dell'isola (par. 1), sia in termini generali, per cogliere i caratteri prevalenti del tema della riqualificazione delle città portuali isolane.

Proprio in questa direzione è andata non solo la definizione di

* Questo lavoro, pur essendo frutto di una riflessione comune, è da attribuire per i paragrafi 1, 3, e 4 a Valeria Lingua e per i paragrafi 2 e 5 a Giuseppe De Luca.

un modello di intervento per le città insulari, basato su dieci parole chiave che hanno improntato le linee guida del progetto Arcipelago Mediterraneo (par. 2), ma anche il tentativo di andare oltre, per contestualizzare le linee guida rispetto alla diversità degli ambiti insulari.

Il Mediterraneo, infatti, presenta un panorama molto variegato, in cui le isole e, al loro interno, le città portuali, assumono ruoli differenti, che determinano anche diversi approcci al tema della riqualificazione, alla luce del loro posizionamento in sistemi territoriali più ampi: dal bacino mediterraneo alla portualità europea, in un contesto sempre più globalizzato (par. 3).

È parso utile, dunque, fare un passo ulteriore rispetto alla semplice individuazione di linee guida per la riqualificazione delle città porto delle isole, esito di numerosi programmi europei, per declinare le stesse in base alle caratteristiche e peculiarità delle città portuali, e dunque al loro posizionamento nell'ambito del sistema insulare in cui insistono e di questo rispetto all'arcipelago o al contesto regionale cui appartiene (par. 4).

Si tratta di uno sforzo finalizzato a superare un approccio al tema della riqualificazione dei waterfront e della ricucitura del rapporto città-porto spesso troppo ancorato alle categorie interpretative della terraferma, per propugnare modalità di riqualificazione e rigenerazione delle città-porto insulari realmente integrate e capaci di considerare la realtà urbano-portuale insulare nel suo complesso e nei suoi rapporti non solo con il mare, ma con il territorio inteso in senso lato (par. 5).

1. Riqualificare le città-porto insulari: temi, dilemmi, conflitti

Il passaggio dalla riqualificazione del *waterfront* a una considerazione delle città portuali insulari come sistemi sempre più integrati, in cui le operazioni sono improntate a perseguire uno sviluppo sostenibile non solo delle aree di *waterfront* ma dell'intero sistema territoriale di appartenenza (parte o l'intera isola), non è scontato né indolore. Rispetto alle questioni evidenziate da Savino per i grandi contesti urbani (2010)¹, le realtà analizzate permettono di evidenziare alcuni nodi pro-

¹ Nel più ampio contesto della riqualificazione dei *waterfront* in Italia, Savino (2010) individua cinque nodi problematici ancora da sciogliere:

- la difficoltà di costruire forme di integrazione tra le economie portuali e il contesto socio-economico della città portuale;
- la mancanza di un approccio strategico e territoriale al tema, rispetto a interventi sporadici e legati per lo più a programmi e finanziamenti specifici;
- il ruolo del progetto, soprattutto di quello d'autore, spesso caricato di obiettivi e funzioni che vanno ben oltre le sue potenzialità;
- la scarsa attenzione agli spazi e alle funzioni pubbliche: spesso la creazione di nuove centralità, senza una attenta analisi delle reali esigenze della città, determina ulteriori congestioni, se non vere e proprie cattedrali nel deserto;
- infine, la questione annosa degli strumenti: se resta irrisolto il rapporto tra piano regolatore portuale e piano comunale di governo del territorio, anche gli strumenti attuativi risultano troppo settoriali e deboli, quindi scarsamente efficaci.

blematici specifici e implicitamente legati al contesto isolano (Savino e Di Filia, *ivi*). Senza la pretesa di una generalizzazione, traguardare i processi di riqualificazione in corso in un'ottica multiscalare e multiat-toriale permette di evidenziare i seguenti nodi da risolvere:

- una tendenza omologante nel ruolo e nell'identità della città portuale di accesso all'isola: soprattutto nei casi delle isole del Mediterraneo, le città nascono a servizio dei porti, sviluppandosi attorno a fortezze e cittadelle fortificate erette nei secoli a difesa dalle incursioni barbaresche. La riconversione che investe in modo differente le città nel XIX secolo (città degli scambi Cagliari, capoluogo imperiale Ajaccio, scalo industriale Portoferraio, "Venezia dell'Est" Creta), entra in crisi nel dopoguerra e, a partire dalla fine del Novecento, volge tendenzialmente a una specializzazione turistica, con una predilezione verso la nautica turistica e il settore crocieristico. Un atteggiamento influenzato dalla "vocazione" dell'isola nel suo complesso, legato anche alle sue dimensioni fisiche e al peso nell'ambito territoriale di riferimento: ad esempio in Corsica e in Sardegna vengono meno le attività tradizionali (pastorizia ed economia agro-silvo-pastorale), ma permangono quelle terziarie, legate allo status di capoluogo di regione delle città di Ajaccio e Cagliari. Un po' diverse quelle di isole grandi, come la Sicilia, o isole Stato, come Malta. In realtà di piccole dimensioni come quella Elbana, Greca e delle isole Baleari, invece, la vocazione turistica risulta preminente e spesso incapace di modernizzarsi, oltre all'offerta turistica di base, e di attivare politiche di valorizzazione capaci di trattenere il traffico passeggeri, che generalmente utilizza la città-porto solo come approdo all'isola, lasciandola immediatamente per raggiungere il luogo di vacanza;
- la stessa tendenza omologante si evidenzia nella difficoltà di individuare nuove funzioni nell'ambito della riqualificazione di aree portuali e/o retroportuali dismesse e, soprattutto nelle isole del Mediterraneo, di fortezze e cittadelle fortificate: generalmente cedute dal Demanio al Comune, questi immobili rappresentano contenitori di enormi dimensioni, in cui la riappropriazione del sito da parte della città implica una importante riflessione sulle funzioni future, oltre a ingenti costi di riqualificazione e manutenzione che spesso le città non sono in grado di sopportare. Alla non meglio definita funzione di "contenitore culturale", generalmente attribuita a questi spazi, si affianca la creazione di nuove centralità in aree dismesse, anche queste spesso indefinite nella loro portata e nel loro legame con la città: il museo del mare a Portoferraio, l'acquario a Funchal (ipotesi in seguito scartata e sostituita con il progetto del centro polifunzionale del Praca do Mar), il museo dell'Arte Nuragica e dell'Arte Contemporanea a Cagliari. Quest'ultimo, progettato da Zaha Hadid, solleva ancora una volta la questione della tendenza omologante dei progetti delle cosiddette "archistar". Se è un problema riscontrabile in cit-

tà e porti di rango regionale come Cagliari, Santa Cruz de Tenerife, Funchal e Ponta Delgada, il pericolo pare meno evidente per le città delle isole minori come Portoferraio, Rodi e Heraklion, dove le disponibilità finanziarie sono ridotte e finalizzate soprattutto agli interventi direttamente funzionali all'attività portuale (stazione marittima);

- l'ambiguità del ruolo del turismo crocieristico per lo sviluppo locale: considerato per lo più come una risorsa (Fabbro 2004, Moraitou, *ivi*), determina spesso una fruizione superficiale della città di attracco, localizzata nel tempo e nello spazio (spiagge e centro storico o marina). Ad Ajaccio si rileva, infatti, che i flussi di turisti riversati dalle navi da crociera nella città antica alimentano dinamiche di sviluppo stagionali di tipo "mordi e fuggi", senza indotti particolari (sviluppo della ristorazione e dei negozi di souvenir nel solo periodo estivo). Diventa quindi opportuno che le politiche di sviluppo della città tengano in dovuta considerazione l'impatto dei flussi crocieristici, come nel caso del piano di azione locale elaborato dalla città di Rodi;
- la necessità, per la città, di riappropriarsi dell'accesso al suo fronte mare: in un contesto come quello isolano, in cui il rapporto col mare è connotato con l'essenza stessa della città, proprio nelle aree portuali risulta gravemente alterato l'affaccio diretto sull'acqua (Marchetta, *ivi*), che avviene solamente in parti limitate del fronte mare e con livelli di permeabilità differenti. In tutti i casi, il tema è generalmente affrontato attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo tutto lo sviluppo dell'area portuale, che sono assurti a *trait d'union* tra i diversi progetti urbani; in alcuni casi (Palma de Mallorca, Portoferraio, Palermo e Alghero) tali percorsi sono affiancati da aree verdi e aperture trasversali della città verso il mare;
- la difficile soluzione della congestione strutturale che interessa il sistema di accesso alla città-porto dall'entroterra: congestione che deriva direttamente dalla natura stessa dell'isola e dalla conseguente configurazione delle città, compresse tra costa e altura in configurazioni orografiche che non permettono di prescindere dal confronto/conflitto col contesto urbano. Lo sviluppo longitudinale e parallelo alla costa, spesso con un unico asse di accesso dall'interno al porto e viceversa, determina notevoli disagi nelle ore di sbarco e reimbarco. Se a Cagliari il porto industriale è stato da tempo spostato all'esterno della città (come avviene in altre grandi realtà portuali continentali) e si prevede di ovviare al problema immettendo il traffico esterno al porto in un tunnel (come a Las Palmas e Santa Cruz o come a Ponta Delgada con la Park Avenue), la soluzione non è altrettanto ovvia in altre città, dove si prevede piuttosto lo spostamento di funzioni in altre zone. Ad Ajaccio lo spostamento di parti importanti del porto commerciale (gasometro e settore merci) a Saint Joseph interferisce con la

concomitante previsione di una ingente urbanizzazione². Si tratta di questioni che richiedono necessariamente un dialogo tra i diversi portatori di progettualità e i decisori amministrativi nelle aree portuali e urbane, nonché tra diversi livelli di governo del territorio;

- la necessità di rapporti di collaborazione con gli enti sovraordinati, che risulta inversamente proporzionale al ruolo della città nel suo contesto decisionale: nelle realtà di medie o grandi dimensioni, come quella di Cagliari e Ajaccio, permane un conflitto latente con l'Autorità portuale, che si esplicita in previsioni spesso configgenti o comunque inorganiche tra gli strumenti di pertinenza reciproca; al contrario, nelle realtà di piccole dimensioni, come Portoferraio, diventa fondamentale un rapporto di collaborazione con gli enti sovraordinati (Regione e Autorità Portuale), non solo per evidenti dipendenze di carattere finanziario, ma soprattutto per includere gli interventi in strategie di sviluppo di più ampio respiro³. In questo caso, le previsioni di intervento per l'area portuale sono inserite nel più ampio contesto del *Protocollo di intesa per la qualificazione del sistema portuale dell'isola d'Elba*, siglato nel 2008 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Autorità Portuale di Piombino e gli otto comuni dell'isola;
- la scarsa propensione ad aprirsi all'area vasta. Se la necessità di un più ampio confronto con politiche e progettualità espresse dai livelli sovraordinati pare evidente, ma non scontata, permangono resistenze strutturali e conflitti atavici tra autorità e strumenti di intervento dei comuni contermini. Il confronto con l'area vasta sembra auspicabile, se non indispensabile, proprio nelle realtà isolate, e in particolar modo in quelle minori, in quanto geograficamente definite. Tuttavia, proprio in questi casi sembra aumentare il campanilismo e la tenenza alla chiusura: la pianificazione strategica assume caratteri di autoreferenzialità (come nel caso del piano strategico di Cagliari), tende a rafforzare il ruolo del capoluogo (Ajaccio) e stenta a decollare (Portoferraio⁴, Rodi, Creta).

² Tale situazione, che sembra derivare da una difficoltà di rapporti tra il Comune e la Camera di commercio, ente gestore del porto (di proprietà della Regione), penalizza la realizzazione di un progetto integrato nel quale vengano presi in considerazione gli effetti di entrambi gli interventi: un aumento della circolazione dei mezzi pesanti nella futura area cargo del porto di Saint Joseph comporta necessariamente un aumento del traffico pesante, così come la presenza di nuove aree di espansione può comportare future congestioni in questa zona, oltre alla necessità di integrare le diverse modalità di trasporto pubbliche previste (bus, tramvia, navette marittime).

³ Come quella prefigurata dal Masterplan "La rete dei porti toscani" allegato al Piano di Indirizzo Territoriale 2005-10 della Regione della Toscana.

⁴ Il 14 luglio 2005 i comuni dell'Elba hanno sottoscritto un protocollo finalizzato alla redazione congiunta e associata degli strumenti comunali di governo del territorio. A questo documento è seguita una convenzione, siglata il 15 maggio 2006 tra cinque degli otto Comuni (Rio nell'Elba, Capoliveri, Campo nell'Elba, Marciana e Portoferra-

I problemi che interessano le città porto insulari presentano dunque specificità che hanno portato le amministrazioni a tutti i livelli, nel tempo, a pensare possibili soluzioni pertinenti. Nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo le indicazioni strategiche, politiche e progettuali, formulate nei casi studio individuati, per affrontare i processi di riqualificazione e sviluppo del *waterfront* dell'area portuale e dell'intera città, sono state ricondotte a dieci parole chiave, tese a indicare i temi e le soluzioni progettuali ricorrenti (par. 2).

Inoltre, occorre considerare che i problemi ricorrenti nelle città portuali, nel caso delle isole paiono assumere sfumature diverse: il rischio di omologazione è sempre attuale, ma permane in contesti insulari di grandi dimensioni, dove la città porto è anche capoluogo regionale o di stato, per cui assimilabile a realtà simili della terraferma, mentre le città di dimensioni minori, con disponibilità inferiori di risorse, sembrano essere meno minate dal cosiddetto "effetto archistar". Al contrario, al diminuire della superficie e del rango territoriale dell'isola e della città-porto, aumentano le difficoltà legate alle congestioni locali e territoriali dovute all'attività portuale, nonché i conflitti territoriali che ne derivano.

Pare dunque di un certo interesse tentare di comprendere come variano tali problemi e dilemmi in relazione al variare delle dimensioni e della performance socio-economica dell'isola, per individuare le modalità di intervento maggiormente pertinenti nell'ambito della ricucitura del rapporto città-porto-isola (parr. 3 e 4).

2. Verso un modello di riqualificazione e sviluppo: dieci parole chiave

Affrontare la riqualificazione del *waterfront*, dell'area portuale o dell'intera città di un'isola richiede certamente una cassetta degli attrezzi che, se da un lato porta a formulare ipotesi progettuali tipiche del tema della riqualificazione urbana e portuale, dall'altra implica necessariamente una specifica attenzione alla questione dell'insularità.

Dall'analisi dei casi nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo è emersa una serie di strategie e fattori progettuali utili ad affrontare i problemi, dilemmi e conflitti che riguardano specificamente la riqualificazione delle città-porto delle isole del Mediterraneo. Si tratta di obiettivi e azioni riconducibili a dieci parole chiave: **accessibilità, sicurezza, paesaggio, identità, ambiente, permeabilità, fattibilità, cooperazione, transcalarità, networking**. La formulazione in

io) per la gestione in forma associata dei piani strutturali, dei regolamenti urbanistici e delle loro varianti, al fine di garantire, tramite il coordinamento delle scelte territoriali, un ordinato assetto del territorio, la tutela dell'ambiente, lo sviluppo di attività compatibili in una logica di sostenibilità. Questo tentativo, interessante nei suoi presupposti, ha prodotto una serie di indagini ma non è ancora giunto alla definizione di strumenti di pianificazione o atti di governo del territorio in forma associata.

apposite Linee Guida (Annesso 3) è parsa utile per la rappresentazione del modello e la divulgazione nell'ambito delle reti di città insulari (Insulae, Insuleur ecc.) e di città portuali (AIVP, RETE, Città d'Acqua) esistenti. Vediamole.

Accessibilità: per garantire il rapporto tra mare e entroterra occorre favorire l'attraversamento longitudinale e trasversale della città via porto, anche con la razionalizzazione degli attraversamenti della città via porto (tunnel, sottopassi) e lo spostamento del traffico su gomma su altri assi (sensi obbligati). Viceversa, per assicurare l'accesso al centro e al porto dall'entroterra, è necessario che la realizzazione di parcheggi multipiano/interrati sia accompagnata da una razionalizzazione della viabilità portuale e retroportuale, in cui il collegamento tra i parcheggi esterni al centro, il porto e il centro storico sia realizzato con rapidi sistemi di *people movers*. In linea più generale, si tratta di integrare il traffico portuale con il trasporto pubblico locale (TPL), nonché di realizzare sistemi di trasporto pubblico su linea dedicata (tramvia, corsie preferenziali e sensi unici). A questo scopo, si può pensare all'utilizzo del mare come via privilegiata per il TPL (batobus tra diversi porti e approdi lungo il golfo). In ogni caso, l'intermodalità può essere assicurata solo attraverso l'integrazione tra il porto passeggeri, la stazione ferroviaria e/o l'aeroporto. Occorre inoltre pensare a collegare i porti dell'isola, attraverso la realizzazione di navette e sistemi di collegamento tra i diversi porti e il rafforzamento e miglioramento delle connessioni terrestri tra le città portuali.

Sicurezza: si tratta di inserire le prescrizioni di sicurezza portuale nella progettazione territoriale e di sviluppo portuale, attraverso l'integrazione tra le previsioni inerenti l'accessibilità al porto via terra e via mare e le necessità di sicurezza derivate dai piani di Security Portuale, l'integrazione delle analisi di security nella progettazione delle aree portuali e una particolare attenzione delle diverse competenze giurisdizionali presenti nel settore (Port Authority, Port Security, Dogana, Comune, ecc.). Occorre rendere sicuro il trasporto merci pericolose attraverso la definizione di idonee aree e procedure per il trasporto e le connesse operazioni di imballaggio, carico, riempimento o scarico. A questo scopo, la classificazione delle sostanze pericolose in riferimento al trasporto stradale e ferroviario, può essere un utile espediente per favorire l'intermodalità e sveltire le pratiche di carico e scarico. Infine, la sicurezza del traffico marittimo può essere garantita con la dotazione di sistemi di security in grado di fornire dati in tempo reale sui percorsi, le tipologie delle merci imbarcate e/o sbarcate, la provenienza dei passeggeri ecc., insieme all'analisi integrata del traffico marittimo con la terraferma, tra le isole dell'arcipelago e di passaggio verso altre destinazioni, nonché alla possibilità di effettuare comunicazioni relative agli aspetti di security (sia attraverso sistemi radio che telefonici e mediante la rete internet) all'interno e all'esterno della nave, in ogni momento, soprattutto in situazioni di emergenza.

Paesaggio: la lettura dell'insularità attraverso il progressivo avvicinamento con i collegamenti navali è un processo lento. Salvaguarda-

re l'identità del paesaggio è quindi fondamentale. La tutela e valorizzazione dello skyline può avvenire attraverso molteplici azioni, come l'introduzione di nuovi spazi aperti, visuali e funzioni, la riqualificazione dei vuoti e degli spazi aperti esistenti, l'inserimento delle attrezzature e delle strutture necessarie al rimodellamento del bordo mare e all'ampliamento del porto in continuità logica con la configurazione della rada, il divieto di realizzare opere portuali di altezza superiore all'altezza dei moli esistenti, la riqualificazione e piantumazione con specie arborate idonee nelle aree verdi, nonché limitazioni alla trasformazione nei parchi e nelle oasi naturalistiche. Una particolare attenzione deve essere posta alla ponderazione del ruolo di centralità, punti di riferimento e attratto: occorre valutare l'impatto dell'inserimento di nuovi episodi architettonici (soprattutto nel caso di progetti con una forte identità autonoma, realizzati da "archistar") nel sistema paesaggistico esistente (sia esso urbano o naturale) e valorizzare gli elementi attrattori esistenti (illuminazione, riqualificazione, ecc.). Si tratta di valutazioni che devono portare anche alla verifica degli elementi incongrui per la tutela del paesaggio, dell'ambiente e della salute, per garantire la messa in sicurezza e/o la ricollocazione di strutture per il trasporto e la lavorazione di prodotti petroliferi, (gasdotti, ecc.).

Identità: la rivitalizzazione della marina e del centro storico può avvenire attraverso la realizzazione di percorsi di connessione con il porto e la riorganizzazione e segnalazione dei percorsi da e per il centro storico, anche attraverso apposite strutture di informazione. In generale, il recupero delle strutture storiche attraverso l'inserimento di nuove funzioni e la creazione di nuove centralità, nonché la messa in rete di percorsi tematici, deve avere come punto di partenza il ruolo di queste strutture come elementi identitari dell'isola. Le politiche di riqualificazione della città-porto devono essere tese alla valorizzazione del suo ruolo di gateway dell'isola: a questo scopo, alla realizzazione di servizi e cantieri per la nautica da diporto può accompagnarsi la realizzazione di una porta di accesso all'isola (spazio di promozione delle eccellenze territoriali, ambientali e culturali di carattere materiale e immateriale, come il prototipo elaborato nell'ambito del progetto Arcimed). Inoltre, nell'ambito del dimensionamento degli strumenti di governo del territorio, rilevare anche le preferenze dei non residenti che utilizzano la città o il porto permette di intercettare e dare risposta non solo alle esigenze dei residenti, ma anche ai bisogni dei *port-users* e dei *city-users*.

Permeabilità: le politiche di riqualificazione della città porto, tese a ristabilire un rapporto tra l'urbe e il suo mare, devono prevedere interventi di apertura longitudinale al mare, attraverso la realizzazione di passeggiate lungomare e lungo porto e l'attraversamento longitudinale della città, la connessione di tutta la costa con idonei sistemi di TPL, nonché interventi di apertura trasversale all'acqua, attraverso l'aumento degli accessi, la realizzazione di percorsi ortogonali verso il fronte mare, la riqualificazione dei vuoti e degli spazi aperti esistenti, l'introduzione di nuovi spazi aperti, visuali e funzioni. Occorre pre-

vedere la costruzione, in prossimità dello specchio acqueo, dei soli servizi essenziali per la funzionalità del porto (servizi igienici, ufficio comando, ufficio ormeggiatori, cala vele e ormeggi), la cui collocazione dovrà assicurarne la libera visione. Inoltre, la riqualificazione del mare può avvenire attraverso l'apertura dei quartieri periferici al litorale e la riqualificazione delle spiagge e dei servizi di balneazione.

Ambiente: occorre considerare il territorio insulare nel suo complesso, quindi come insieme di ecosistemi naturali e antropici. In riferimento agli ecosistemi naturali, le isole intese come paradigma (Staniscia, *ivi*) richiedono necessariamente una particolare attenzione alla tutela dei loro habitat, in particolare di quelli naturali, che spesso assumono caratteri di rarità. L'istituzione e la gestione di aree protette a tutela di particolari paesaggi ed ecosistemi della flora e della fauna, marini e terrestri, è dunque una delle principali azioni generalmente intraprese: occorre tuttavia uno sforzo nella gestione integrata dei parchi e delle aree tutelate dell'isola e dell'arcipelago. Quanto agli ecosistemi antropici, una corretta azione ambientale richiede necessariamente la gestione integrata dei servizi a rete (acquedotti, fognature, smaltimento rifiuti), nonché il perseguimento del risparmio energetico negli interventi di riqualificazione. In particolare, i nuovi interventi dovranno assumere come riferimento lo standard a basso consumo energetico (lowenergy) e, in prospettiva, il nuovo standard energetico del "consumo quasi zero", introdotto dalla recente Direttiva Europea 2010/31/EU, che ne impone l'adozione ai Paesi membri per tutte le nuove costruzioni a partire dal 2020. L'insieme di questi fattori, insieme all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, può permettere all'isola di ottenere l'autosufficienza energetica e configurarsi come *Zero Impact Island*. Occorre tuttavia che gli impianti che utilizzano fonti energetiche rinnovabili (eolico, geotermico, biogas, solare e fotovoltaico) siano inseriti correttamente nel contesto paesaggistico dell'isola, tenendo in considerazione non solo gli effetti positivi in termini energetici, ma anche gli impatti sul paesaggio e sul consumo di suolo.

Fattibilità: negli interventi di riqualificazione nelle città porto insulari, la fattibilità delle operazioni è garantita dall'integrazione del mix funzionale, attraverso la razionalizzazione della distribuzione delle funzioni portuali e dei relativi flussi, l'individuazione di funzioni pertinenti nelle aree dismesse e, in generale, il rinnovo e la riqualificazione urbana; e dall'integrazione delle risorse pubbliche e private, attraverso, ad esempio, la possibilità di realizzare "residenze portuali" in stretta connessione con i posti barca per garantire la fattibilità dell'operazione del porto turistico o la realizzazione di parcheggi con premi volumetrici o funzionali (possibilità di realizzazione di residenze). In termini generali, le proposte di riqualificazione dovrebbero essere (per scala architettonica e per risorse finanziarie da impegnare) adeguate alle reali possibilità e potenzialità dell'isola, il che si traduce per esempio nella necessità di scartare progetti faraonici, fuori scala o eccessivamente costosi, selezionati spesso solo per immagine, ma non di rado destinati a rimanere incompiuti o irrealizzati, comportando dunque

una inutile dispersione di preziose risorse (Savino, *ivi*).

Cooperazione: la sinergia tra attori e politiche è sicuramente un requisito fondamentale per l'efficacia delle politiche di riqualificazione delle città-porto, a maggior ragione di quelle insulari. A tal fine, è fondamentale che, fin dall'avvio degli interventi di governo e trasformazione del territorio, si attivino tavoli di confronto e cooperazione tra i diversi *stakeholders* implicati nel governo del territorio della città e del porto, anche attraverso l'attivazione di momenti di comunicazione e partecipazione relativi alle operazioni in atto per i diversi attori interessati: i cittadini, i *city* e *port-users*, nonché imprese e altre istituzioni. La formazione di tavoli di concertazione e l'inclusione di tutti i possibili *stakeholders* non sono sufficienti a garantire un esito duraturo nel tempo delle politiche ivi prefigurate: occorre far riferimento al concetto di "responsabilità di governo", inteso come impegno degli attori politici a sostenere e facilitare la firma di accordi e intese finalizzati alla esplicitazione delle politiche, nonché a velocizzare i tempi decisionali. Infine, la responsabilità di governo deve poter disporre del monitoraggio dello stato di attuazione delle politiche e azioni messe in campo, per verificarne la reale efficacia durante l'attuazione ed ex post. Inoltre, negli arcipelaghi e in contesti in cui l'isola è fortemente legata alla terraferma, determinando dinamiche di pendolarismo anche quotidiano (come a Portoferraio o a Ischia), la sinergia tra attori e politiche può essere garantita attraverso la creazione di autorità portuali locali formate da più porti, come nel caso dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba nell'Arcipelago Toscano, o dell'APSM nell'Arcipelago delle Azzorre.

Transcalarità: la ricucitura del rapporto città-porto nei contesti insulari richiede un approccio transcalare che, dalla dimensione locale a quella regionale, permetta di: 1) pensare il porto nel sistema città, per realizzare una reale sinergia tra indirizzi politici e azioni strategiche espresse dai diversi attori impegnati nel governo del territorio urbano e portuale, attraverso l'integrazione tra strumenti di pianificazione territoriale, urbana e portuale e la messa a sistema delle diverse progettualità in campo (pianificazione integrata vs pianificazione per progetti); 2) pensare il sistema città-porto nel sistema delle città-porto dell'isola, con azioni finalizzate alla creazione di un sistema della portualità insulare incentrato su poli specializzati e alla connessione via terra e via mare dei diversi porti; 3) pensare l'isola nel sistema dell'Arcipelago Mediterraneo: sia in fase analitica che progettuale, occorre proiettare il sistema insulare nel più ampio contesto delle isole del Mediterraneo, per evidenziarne le potenzialità in riferimento all'intera regione mediterranea e non solo al contesto di riferimento (arcipelago o rapporti con il sistema continentale più prossimo). Solo con questo approccio è possibile perseguire una reale integrazione territoriale interna ed esterna all'isola.

Networking: considerare la città-porto e l'isola come parte del più ampio contesto dell'Arcipelago Mediterraneo permette non solo di ragionare nell'ottica dell'integrazione territoriale, ma di attivarsi per

perseguirla, attraverso la messa in rete con altre realtà insulari, o la partecipazione a reti esistenti (Insulae, Insuleur, ecc.), per poter assumere un peso specifico nel più ampio panorama della cooperazione mediterranea.

L'insieme di queste azioni può permettere alle isole di trasformare le proprie caratteristiche geografiche e i propri handicap permanenti in potenzialità: si tratta infatti di strategie tese a cambiare il punto di vista, per considerare i limiti propri dell'insularità (svantaggi strutturali e vulnerabilità, naturalità e *remotness*) come vantaggi e opportunità di sviluppo.

Tuttavia, tale atteggiamento deve essere calibrato rispetto alle reali esigenze e aspettative della città-porto in relazione alla sua posizione nell'isola e alle caratteristiche territoriali dell'isola stessa. A seconda del livello territoriale e della grandezza dell'isola, infatti, cambia il ruolo delle città portuali e dunque il tema della rigenerazione della città-porto e del suo rapporto col territorio: di conseguenza, a differenti livelli di appartenenza corrisponderanno diverse letture e approcci al tema della rigenerazione della città-porto e del suo rapporto col territorio.

Per portare a una sintesi le Linee guida, questo approccio dovrebbe basarsi proprio sull'integrazione territoriale, interna ed esterna, intendendo con questi termini non solo l'integrazione dell'isola con il sistema continentale o di arcipelago su cui affaccia, più o meno esteso, ma anche l'integrazione tra le realtà urbane presenti nel sistema dell'isola stessa e, di conseguenza, tra i diversi sistemi di governance che vi si intersecano.

Il tema fondamentale su cui innestare politiche di sviluppo e interventi di riqualificazione delle città-porto è dunque quello dell'integrazione territoriale, intesa in un'ottica multilivello, finalizzata a:

- concepire la città-porto non solo così come inserita nel sistema insulare di appartenenza, ma nel più ampio sistema del bacino Mediterraneo, inteso come macrosistema insulare (integrazione territoriale esterna);
- concepire la città porto in relazione a tutto il sistema insulare di appartenenza: se pare ovvio per le isole di minori dimensioni, non è affatto scontato nelle isole di maggiori dimensioni in cui persiste la presenza di diverse città di accesso all'isola (integrazione territoriale interna all'isola).

3. Isole e città insulari del Mediterraneo nel contesto europeo

Concepire la città porto nel più ampio sistema del bacino Mediterraneo implica, in primis, alcune considerazioni sul ruolo del Mediterraneo stesso e, di conseguenza, delle isole che vi insistono a creare un variegato arcipelago.

Le isole del Mediterraneo, e di conseguenza i loro porti, si inseriscono infatti in un quadro competitivo complesso e sempre più glo-

balizzato, in cui ritagliarsi un ruolo diventa sempre più difficile e il rischio di marginalizzazione, che già incombe su città e porti minori della terraferma, nelle isole si amplifica.

In primo luogo occorre considerare come proprio il Mediterraneo sia tagliato fuori dalle dinamiche di sviluppo prefigurate a livello europeo.

Nell'ambito degli scenari definiti dall'*European Spatial Planning Observation Network* (ESPON) per il 2030 (ESPON, 2007) il Mediterraneo rimane completamente al di fuori delle dinamiche di sviluppo prefigurate da scenari tendenziali che seguono il trend vigente o sono orientati alla competitività, mentre assume un ruolo solo in uno scenario orientato alla coesione (Boira, 2010). Ruolo che è comunque marginale: pur essendo questo lo scenario verso cui tendono le politiche finanziarie del periodo di programmazione 2007-2014, l'esito previsto è l'emergere di determinate regioni costiere del Nord Mediterraneo (Liguria e Toscana, Francia del Sud, Catalunya) e parte della Grecia verso il Mar Nero, ma è del tutto assente un discorso complessivo in merito al ruolo del Mediterraneo come elemento di bilanciamento delle economie dell'Europa centrale (MITT-Dicoter, 2005; Boira, 2007).

In questo scenario, proprio l'Italia aveva proposto la definizione di un *Corridoio Meridiano*, definito nel corso della formazione del quadro strategico nazionale 2007-2014 e supportato da specifici studi di fattibilità (Carta, 2005; MITT-Dicoter, 2005). Il Corridoio Meridiano, inserito nel DPEF 2006 tra le piattaforme strategiche transnazionali, è concepito come estensione del Corridoio VIII, ad occidente fino alla Spagna e, a Sud-Est del Mediterraneo, fino al vicino Oriente. Nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e

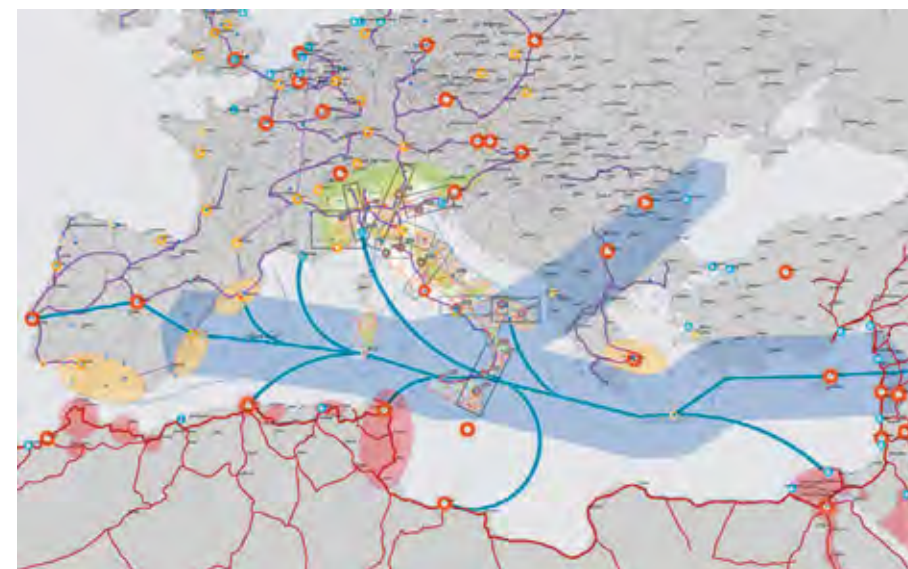


Fig. 2. Il corridoio meridiano (Fonte: Carta, 2005)

dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest viene visto come occasione per ridistribuire i flussi di traffico, oggi prevalentemente concentrati nell'Europa centrale ("banana blu" e *Trans European Networks*)⁵, sfruttando le cosiddette "autostrade del mare". Il Corridoio Meridiano avrebbe dovuto agire come attivatore di nuove reti e potenziatore di sistemi locali, con l'obiettivo generale di dare maggiore centralità al Mediterraneo, attraverso l'individuazione di percorsi alternativi all'allineamento dominante dei traffici in direzione nord-sud, confermato dai progetti prioritari delle reti trans europee, per il riequilibrio complessivo dell'area Euro-mediterranea (Carta, 2006 e 2007).

Riequilibrio che rappresenta un'occasione mancata (Boira, 2010), in quanto il Corridoio Mediterraneo non è stato inserito tra le reti TEN nell'ambito della politica di coesione per il periodo di programmazione 2007-2014, per cui risulta oggi privo di finanziamenti, e rischia di rimanere una proposta sulla carta.

ISTAO (2007) riconosce proprio nell'assenza di risorse il limite principale all'attuazione del Corridoio Meridiano, e riconduce le possibilità di finanziamento di quest'ultimo allo strumento di prossimità denominato *European Neighbourhood and Partnership Instrument* (ENPI),

⁵ «Il Corridoio Meridiano sul fronte trasportistico si propone di privilegiare un'intermodalità via mare alternativa alla direttrice nord-sud che, come noto, utilizza principalmente il trasporto su gomma, creando congestione e inquinamento. Inoltre, il perdurare dei maggiori traffici lungo la direttrice nord-sud induce una maggiore concentrazione di ricchezza e sviluppo nelle zone dell'area centrale dell'Europa, con conseguente riduzione del benessere nelle regioni periferiche, anche all'interno dei corridoi» (ISTAO, 2007).



Fig. 1. Scenario orientato alla coesione nell'ambito degli Scenari per il futuro territoriale dell'Europa 2030 (Fonte: ESPON 2007, p. 54)

che è finalizzato a rapportare i paesi del sistema Euromediterraneo ad una politica di forte convergenza e coalizione sugli obiettivi di sviluppo relativi ai temi strategici per la competitività e la coesione. Temi strategici che nelle ultime stagioni hanno volto sempre più su assi prioritari dedicati allo sviluppo socio-economico e territoriale, alla promozione della sostenibilità ambientale e della mobilità di beni e persone, al dialogo tra culture e al miglioramento della governance locale, ma anche in questo caso senza una reale visione di sistema.

In una situazione di scarsa attenzione al ruolo del Mediterraneo da parte dell'Unione Europea, lo sforzo dei soggetti istituzionali che hanno disegnato prospettive di sviluppo dell'area attraverso i programmi del Corridoio VIII e del Corridoio Meridiano dovrebbe oggi volgere in due direzioni:

- da un lato, la modifica dell'agenda europea (*Commission of Trans-European transport Networks*) in merito ai corridoi trans-europei (TEN) per il prossimo periodo di programmazione 2014-2020;
- dall'altro lato, occorre che il sistema della governance mediterranea si proietti verso nuovi orizzonti, come quelli delle Macroregioni, per definire una vera e propria "Macroregione Mediterranea"⁶.

Per il Mediterraneo si tratta di una prospettiva ambiziosa ma non impossibile, se rapportata alle macroregioni oggi esistenti del Mar Baltico e del Danubio e alla nascente Macroregione Adriatica (che si sta formando sulla base dell'esperienza dell'euro regione Adriatico-Ionica), che può rappresentare un primo frammento di una strategia più ampia: in tutti questi casi, proprio il bacino acqueo che lambisce stati diversi diventa l'elemento su cui far confluire strategie di carattere trans regionale finalizzate a definire una traiettoria di sviluppo comune e di sistema.

Come si inseriscono in questo quadro le isole, per definizione tagliate fuori dalle strategie europee, se non quelle per le aree svan-

⁶ La Macroregione è «un'area che include territori di diversi paesi o regioni associati da una o più sfide e caratteristiche comuni [...] geografiche, culturali, economiche o altro» (European Commission, 2009, p. 1). Si tratta dunque di strutture cooperative funzionali, definite in ragione di sfide e opportunità comuni che richiedono un'azione collettiva transnazionale, dando luogo ad alleanze cooperative a geometria variabile che portano alla definizione di una strategia comune (Sameky, 2009). Rispetto ad altri meccanismi istituzionali come i GECT (Gruppi europei di cooperazione territoriale) o le Euroregioni, le Macroregioni non sono dotate di una struttura istituzionale, ma prefigurano la necessità di utilizzare le strutture di cooperazione esistenti per innalzare l'ambizione della cooperazione ad una scala territoriale superiore. L'aspirazione è di andare oltre la stretta prossimità transfrontaliera per proiettarsi in una dimensione macroregionale "funzionale", cioè definita dal basso sulla base di esigenze comuni, di un patrimonio culturale, di beni ambientali ed infrastrutturali comuni e di convergenze nei processi decisionali di prossimità. In questo senso, la macroregione implica una partecipazione trasversale di diversi livelli di cooperazione: regionale, nazionale ed europeo. La Macroregione prefigura, dunque, un notevole salto di scala verso un livello territoriale superiore: il riferimento sono ambiti territoriali sovranazionali e transnazionali, in cui problemi e interessi comuni attivano processi cooperativi di scopo e di progetto, con un approccio *place based* finalizzato ad assumere un peso specifico importante (Macro) nel sistema della competitività e della convergenza Europeo (CoR, 2010).

taggiate? Come si comportano le città insulari, tagliate fuori dalle principali rotte di traffico marittimo e dalle grandi reti infrastrutturali prefigurate a livello europeo (come i Trans European Network e le autostrade del mare)? Lo stesso Corridoio Meridiano tocca solo le grandi isole (Cipro, Creta, Malta, Sicilia, Sardegna, Baleari), di cui prefigura nuove performance complessive (MIITT-Dicoter, 2005), mentre le isole minori finiscono per assumere gli stessi svantaggi delle aree della terraferma tagliate fuori dal sistema di reti e nodi transeuropei.

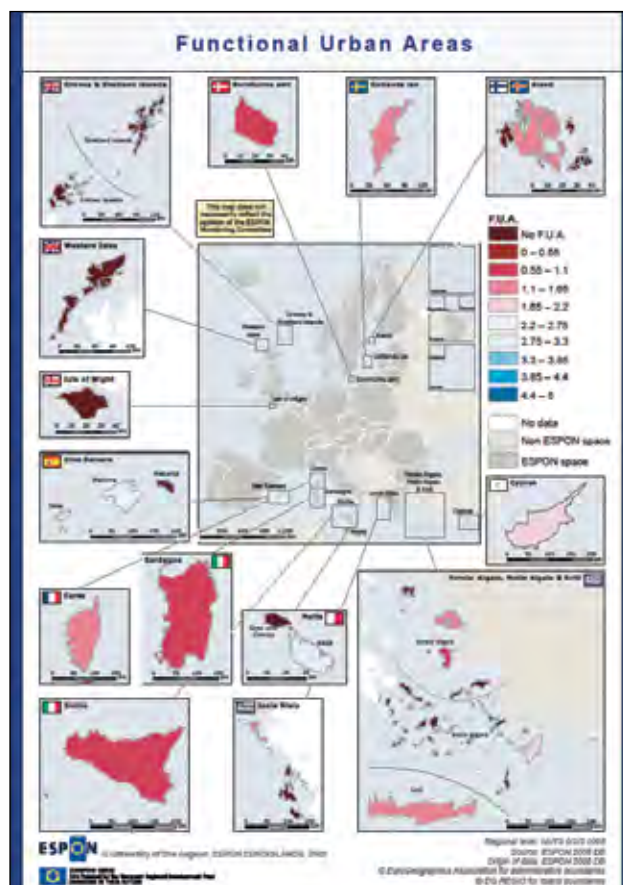
In generale, l'insularità influisce in modo diretto su una serie di parametri che rendono difficile concepirle in un quadro di attrattività e di competitività europea, se non globale. Primi fra questi, ovviamente, l'accessibilità, che rende difficile non solo garantire a queste realtà servizi pubblici e privati, ma influisce anche sulla possibilità di creare economie di agglomerazione (cfr. tab. 1).

Le isole intese come regioni e le loro realtà urbane non possono dunque essere paragonate al quadro delle città della terraferma, in ragione delle dimensioni demografiche ridotte e di un mercato di dimensioni locali in cui risulta difficile sviluppare economie di scala, anche a causa della scarsa diversificazione delle attività e dei servizi e di una vita sociale e culturale limitata, che rende difficile determinare dinamiche urbane di un certo livello. Come evidenziato dalla figura 3, il livello di dinamicità urbana assume valori di poco superiori per Malta, in quanto isola-stato (livello NUTS 1) e per le isole e gli arcipelaghi che assumono lo status di regione (NUTS 2): Sardegna, Sicilia, Corsica, Baleari, Cipro, Creta (ESPON 2010).

Insieme alle città, anche il ruolo dei porti è cambiato molto nel tempo e nello spazio. Le isole sono per antonomasia mete del turismo, che ormai ha assunto dimensioni e portate globali, diventando una questione centrale e rilevante per il Mediterraneo: le isole del Medi-

Attractiveness Parameters		Direct influence by insularity
1	Accessibility	---
2	Public and Private services to business and population	--
3	Agglomeration economies	---
4	Environmental and cultural heritage	+++
5	Feeling of safety – Security	++
6	Natural and technical hazards	+/-0
7	Labour qualification	No direct influence
8	Information society	No direct influence
9	Research and Innovation	No direct influence
10	Social capital	No direct influence
11	Governance Quality	No direct influence
12	Employment opportunities	No direct influence

Tab. 1. Parametri di attrattività delle isole dell'Unione Europea e influenza dell'insularità (Fonte: ESPON 2010a, p. 123).



la grandezza dell'isola e del suo livello amministrativo (stato, regione): i porti delle isole-stato (Malta e Cipro) o delle grandi isole continentali (Sicilia, Sardegna, Corsica, Rodi) possono aspirare a giocare un ruolo nelle reti marittime, sia come porti di ingresso al mercato insulare, sia nell'ambito del sistema del *transshipment* basato sul modello *hub & spoke*, mentre le città delle isole minori rischiano di essere tagliate fuori dalle dinamiche del trasporto merci e di essere investite da quelle del turismo di massa via mare o per via aerea.

Diventa dunque di un certo interesse tentare di individuare le potenzialità di riqualificazione e sviluppo delle città porto insulari del Mediterraneo in relazione alla dimensione del contesto insulare stesso: dimensione che non è semplicemente legata alla superficie territoriale e al numero di abitanti, ma anche a una serie di fattori che ne definiscono la performance socio-economica.

In primo luogo, appare evidente un differenziale Nord-Sud anche a livello insulare, in ragione dell'eterogeneità delle isole del Mediterraneo rispetto a quelle del Nord Europa, generalmente piccole e vicine alla terraferma, con un popolazione irrisoria rispetto alla popolazione nazionale (al di sotto dell'1%). Nel Mediterraneo sono presenti invece due isole di livello nazionale (Malta e Cipro) e diverse isole di livello regionale (Corsica, Sardegna e Sicilia, Creta, Maiorca), con una popolazione che rappresenta fino al 12 % della popolazione nazionale.

A livello europeo, due sono state le proposte di classificazione delle realtà insulari: la prima, emersa nell'ambito di PLANISTAT (2002), in base alle caratteristiche geografiche e socio-economiche⁷ individuava tre categorie: isole molto grandi, isole grandi e piccole isole⁸. Il progetto EUROISLANDS (2010) rapporta tale classificazione a una serie di parametri socioeconomici tesi a individuare la performance delle isole, individuando quindi tre nuove categorie: *performing*, *intermediate* and *lagging islands*.

Le prime hanno un trend economico tendenzialmente positivo, anche se debole, basato sulla specializzazione turistica e sull'indotto immobiliare (Baleari) abbinata ad attività di *off shore* (Cipro) o sulla presenza di risorse naturali o fattori antropici (l'estrazione del petrolio nelle isole Shetland e Orkney, la presenza del settore pubblico a Gotland, il regime fiscale nell'isola di Åland) che generano forti pressioni ambientali.

⁷ I dati presi in considerazione riguardavano: Population, area, total GDP, distance from the regional capital, distance to find a population 15 times bigger than the island's population, average sea level elevation, average temperature and the ratio perimeter/area of the island. Cipro e Malta non sono state prese in considerazione in quanto lo studio considerava solo le isole di livello NUTS 2 e 3.

⁸ Isole molto grandi (più di 50.000 abitanti): Sicilia, Sardegna, Maiorca, Cipro, Creta, Malta, Corsica, Isola di Wight, Lesbo, Kerkyra, Gotland, Eivissa-Formentera, Minorca, Dodecaneso (24). Grandi isole (tra 5000 e 50.000 abitanti): Chios, Samos, Bornholm, Zante, Isole occidentali, Orcadi, Cefalonia, Shetland, Åland, Cicladi (25), Kalymnos e Saaremaa. Piccole isole (meno di 5.000 abitanti): Kökar, Lipsi, Lipari e Samsø.

Size/state	Big islands	Medium	Small
Performing islands	Mallorca Menorca Eivissa - Formentera Cyprus Gotland	Åland * Shetland* Orkney* Lipari	
Intermediate islands	Kriti Malta Sardegna Isle of Wight Dodecanisos* (Rodos) Kerkyra	Bornholm Kyklades* Zakynthos Western Isles Kefalonia	Samsø, Kokar
Lagging islands	Corse Sicilia Lesvos	Chios Samos Gozo Lefkada Kalymnos Saaremaa	Lipsi

Notes: - The islands in italics are the ones with high unemployment rate.
- With asterisk: Archipelagos. Sicilia, Sardegna and Kerkyra are also archipelagos but the biggest island totally dominates the region.

Tab. 2. Classificazione delle isole europee in base alla grandezza e alla performance socio-economica (Fonte: ESPON 2010a, p. 33).



Fig. 4. Raffronto tra la grandezza e la performance socio-economica delle isole europee (Fonte: ESPON 2010b, p. 21).

Le *intermediate islands* hanno fattori di sviluppo nella media delle isole europee: si tratta sia di grandi isole, come Malta e la Sardegna, la cui economia è stabile ma senza potenzialità di sviluppo, sia di isole o arcipelaghi interessati da importanti attività turistiche, come Zante,

le Cicladi, il Dodecanneso e Creta, Kerkyra e l'isola di Wight.

Le isole la cui performance è *lagging* presentano una serie di fattori che minano l'attrattività degli investimenti e rendono debole l'economia. Anche in questo caso, si tratta di realtà molto differenziate: Chios, Lesvos, Samos, Cefalonia, Lefkada, Gozo, ma anche la Corsica e la Sicilia.

Sulla base di tale classificazione, il progetto EUROISLANDS declina le strategie di "Europa 2020" rispetto allo specifico insulare, definendo una strategia di sviluppo per le isole basata su tre modelli (tab. 3):

- *qualitative islands*: a fronte di mercati ridotti e basati sul turismo di massa, si tratta di impennare l'economia insulare sul valore aggiunto di una produzione basata sulle risorse e sul know-how locali, per creare mercati e turismi di nicchia. Un strategia "*niche oriented*" in cui diventano fondamentali il patrimonio conoscitivo e identitario, risorse umane competenti e innovazione;
- *green islands*: la limitatezza delle risorse naturali delle isole impone la riduzione e l'innovazione nell'uso delle risorse – acqua, suolo, energia – e nel riciclo dei rifiuti. Numerose isole stanno operando in questa direzione (cfr. Staniscia, *ivi*), con risultati che permettono anche l'autosufficienza energetica;
- *equal opportunities islands*: il raggiungimento della parità nell'accesso ai servizi di pubblica utilità, è una *conditio sine qua non* per la qualità della vita e la competitività delle imprese.

Per l'attuazione di tali strategie occorrono canali finanziari specifici e dedicati, che tengano in dovuta considerazione le difficoltà delle realtà insulari a partecipare ai programmi europei, in ragione delle dimensioni ridotte del mercato interno e delle limitate strutture per l'investimento di impresa e per la ricerca e lo sviluppo. A questo scopo, le prospettive per il prossimo periodo di programmazione 2014-2020 sono dunque da ricercarsi principalmente in un asse dedicato alle isole, nell'ambito della politica regionale e, in particolare, dei fondi per le aree

EUROPE 2020 Strategy	Islands 2020 Strategy
1. Smart growth: developing an economy based on knowledge and innovation	1. Qualitative islands: focusing on well branded, quality products and services using local resources destined to niche markets
2. Sustainable growth: promoting a more resource efficient, greener and more competitive economy	2. Green islands: reducing the use and growing the reuse of scarce resources such as water, land, energy
3. Inclusive growth: fostering a high-employment economy delivering social and territorial cohesion	3. Equal Opportunities islands: giving the same opportunities to insular companies and populations to perform as in European mainland

Tab. 3. La Strategia "Europa 2020" e la sua declinazione rispetto all'insularità (Fonte: ESPON 2010, p. 53).



Fig. 5. Città aderenti al progetto URBACT: progetti conclusi (Fonte: <http://urbact.eu/en/header-main/our-projects/map-of-the-projects/>).



Fig. 6. Paesi eleggibili nel programma ENPI e isole coinvolte (Fonte: rielaborazione da <http://www.enpicbmed.eu/projects/running-projects>).

svantaggiate (CESE, 2012), e in un occhio di riguardo per le città insulari nelle politiche e nei programmi espressamente dedicati alle città.

Nell'ambito dell'attuale politica di coesione, infatti, le città insulari hanno attinto a fondi provenienti da programmi per le città (da URBAN a URBACT), che tuttavia non prendevano in specifica considerazione l'insularità tra i parametri di selezione.

In particolare, il successo di questi programmi dipende soprattutto dalla capacità della governance locale di inserirsi in reti inter-regionali, capacità direttamente proporzionale al livello istituzionale dell'isola: l'analisi delle città aderenti a progetti URBACT conclusi o in corso di svolgimento, ad esempio, fornisce un quadro interessante della progettualità e della capacità di adesione delle città insulari in cui,

ad esempio, le città siciliane e cretesi risultano molto attive, così come quelle di Malta e Cipro, che essendo stati membri concorrono alla definizione dei criteri prioritari (almeno tre stati membri differenti). Al contrario, Sardegna e Corsica sembrano presentare minore propensione alla partecipazione a URBACT, ma forse solo perché le capacità progettuali sono convogliate su altri programmi (PO Marittimo Italia-Francia, ENPI-CBCMED).

La prossima politica di coesione dovrebbe dunque farsi carico dei problemi dell'insularità sia per le regioni insulari, sia per le città ivi presenti, anche se le proposte maturate nell'ambito di EUROISLANDS sono per lo più tese allo sviluppo di politiche per l'integrazione sociale ed economica e poco orientate ad un approccio realmente *place-based* (Barca, 2009).

Alla classificazione delle isole, infatti, dovrebbe corrispondere una strategia adeguata al livello dell'isola, perché le isole di maggiori dimensioni (Cipro, Malta, Corsica, Sardegna, Sicilia, Rodi, Creta) sono anche stati e regioni (a statuto autonomo) per cui hanno canali diretti di accesso e gestione dei finanziamenti europei, mentre le isole più piccole, che presentano i maggiori problemi di sviluppo legati ai limiti dell'insularità, percepiscono risorse finanziarie in via indiretta, attraverso i trasferimenti regionali.

Occorre dunque una particolare attenzione a quelle che sono le isole minori nell'ambito della ripartizione dei fondi regionali per le aree svantaggiate, insieme a politiche per le città che tengano in considerazione non solo le capacità progettuali e di governance, ma anche i limiti territoriali allo sviluppo.

A questo scopo, nell'ambito del Progetto Arcipelago Mediterraneo è parso utile elaborare un primo tentativo di formulare una tassonomia di città insulari, al fine di comprendere come la localizzazione territoriale e il livello amministrativo dell'isola possano influire sulle politiche di riqualificazione e sviluppo urbano.

4. Per una prospettiva di intervento adeguata: una possibile tassonomia di città insulari

Il ruolo delle isole e delle città-porto insulari del Mediterraneo e i problemi connessi alla riqualificazione città-porto evidenziano un panorama molto variegato, in cui le isole e, al loro interno, le città portuali, assumono ruoli differenti, che determinano anche diversi approcci al tema della riqualificazione.

In questo senso, pare utile provare a individuare una tassonomia di città-porto insulari in cui, a seconda del ruolo della città porto rispetto al contesto dell'isola (in riferimento alla grandezza stessa dell'isola e al ruolo della città nel sistema complessivo) emergano indicazioni in merito allo status della città porto nel sistema competitivo mediterraneo e possibili direzioni di sviluppo.

In riferimento alle situazioni analizzate e al confronto internazio-

	CITTÀ-PORTO CAPOLUOGO/ DI LIVELLO SOVRALocale	CITTÀ-PORTO LOCALE
ISOLA CONTINENTALE	Cagliari e Olbia (Sardegna) Ajaccio e Bastia (Corsica) La Valletta (Malta) Palermo, Catania, Messina, Siracusa, Trapani (Sicilia) Heraklion (Creta) Rodi (Dodecaneso) Palma di Maiorca (Maiorca) Limassol (Cipro) Santa Cruz de Tenerife (Tenerife, Canarie) Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria, Canarie) ...	Alghero e Arbatax (Sardegna) Porto (Corsica) Cefalù, Augusta, Gela, Pozzallo e Porto Empedocle (Sicilia) Chania (Creta) Alcuadria (Maiorca) Los Cristianos (Canarie, Tenerife) ...
ISOLA MINORE	Portoferraio (Elba) Ponta Delgada (Azzorre, Sao Miguel) Funchal e Canical (Madeira) Mahon (Baleari, Minorca) Ibiza (Baleari, Eivissa) Horta (Azzorre, Faial) Puerto del Rosario (Fuerteventura, Canarie) Rab (Rab, Croazia) Mali Losinj (Lussino, Croazia) Cres (Creso, Croazia) Arrecife (Lanzarote, Canarie) Lipari Favignana Ponza Ventotene Gozo (Malta) ...	Cavo e Riomarina (Elba) Lefkada (isole Ioniche, Grecia) Samos (isole del Dodecaneso, Grecia) Lopar (Rab, Croazia) Punat (Veglia, Croazia) ... Porti turistici

Tab. 4. Tassonomia delle città-porto del Mediterraneo elaborata nell'ambito del progetto Arcipelago Mediterraneo.

nale sui temi emersi⁹, tali nodi sono stati rapportati al ruolo dell'isola e delle città portuali analizzate. Una lettura multi scalare delle esperienze osservate ha permesso di fare una tassonomia di città-porto isolane, per evidenziare come possono cambiare o essere avvertiti in modo diverso i nodi problematici evidenziati, al mutare del livello dell'isola e del ruolo delle città portuali.

Sono emerse così quattro categorie di città-porto (tab. 4):

1. *città-porto capoluogo di isole continentali*, che assumono un ruolo trainante nel sistema regionale, in virtù della loro caratterizzazione di attrattori di flussi e servizi, nonché di polarità sia a livello territoriale, sia nel più ampio contesto della coesione Europea;

⁹ Confronto avvenuto nell'ambito del Seminario Internazionale *Arcipelago mediterraneo: strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, tenutosi a Portoferraio il 20 e 21 ottobre 2011, cui hanno partecipato addetti ai lavori e amministrazioni locali e regionali italiane, francesi, greche e spagnole.

2. *città-porto locali di isole continentali*: si tratta di aree che presentano minori potenzialità di sviluppo, legate per lo più alla capacità progettuale dell'amministrazione di inserirsi in reti sovra locali. La posizione esterna rispetto alle città capoluogo può rappresentare una potenzialità solo laddove queste città assumono il ruolo di ulteriori porte di accesso all'isola via mare o per via aerea;
3. *città-porto capoluogo di isole minori*: essendo l'unica porta di accesso all'isola, assumono il ruolo di attrattore di flussi e servizi, e rappresentano polarità a livello locale;
4. *città-porto locali di isole minori*: porti turistici e approdi investiti da flussi minori in ragione della presenza di porti piccoli dedicati per lo più alla nautica da diporto. Queste città non presentano servizi di livello sovralocale, per i quali occorre rivolgersi al capoluogo, per cui assumono un ruolo marginale, connesso per lo più al diportismo turistico.

La tassonomia permette di inserire e contestualizzare le riflessioni emerse in merito ai temi e problemi comuni e/o specifici della riqualificazione delle città porto, attraverso una riflessione su potenzialità e limiti, rischi e opportunità di sviluppo (SWOT) per ciascuna categoria (tab. 5), per individuare le parole chiave del modello che maggiormente si addicono a ciascuna realtà.

	CITTÀ PORTO CAPOLUOGO/ DI LIVELLO SOVRALocale	CITTÀ PORTO LOCALE
ISOLA CONTINENTALE	<ul style="list-style-type: none"> - Conflittualità legate alla presenza di un sistema complesso di attori, strumenti, fondi - Tendenza a realizzare nuove centralità banali e a rischio di omologazione - Sovrapposizione e incoerenza tra le diverse progettualità + Potenzialità di attrarre grandi operazioni/investimenti/finanziamenti + Diversificazione delle attività (non solo turismo ma attività terziarie e direzionali) 	<ul style="list-style-type: none"> - Minori potenzialità di attrazione di progettualità e finanziamenti - Opportunità di sviluppo tendenzialmente legate al turismo - Mancanza di coerenza territoriale + Esprimono progettualità di livello locale + Se sede di porti passeggeri o se raggiunte da linee low cost diventano nuove porte dell'isola
ISOLA MINORE	<ul style="list-style-type: none"> - Propensione a sposare modelli di sviluppo unificanti - Sono generalmente bypassate dai flussi turistici + Attenzione al riutilizzo del patrimonio edilizio esistente + Tendenza a fare sinergia con altri porti dell'arcipelago o della terraferma (cfr. APPE o APSM) 	<ul style="list-style-type: none"> - Monofunzionalità dello sviluppo, basato esclusivamente sulla nautica da diporto (porti a approdi turistici) - Mancanza di connessione via terra tra i porti e approdi turistici + La presenza dei porti e approdi turistici è uno stimolo alla realizzazione di servizi di base a terra

Tab. 5. Opportunità (+) e limiti (-) per le città-porto del Mediterraneo in relazione alla tassonomia individuata.

Città-porto di livello sovra locale e/o capoluogo di isole continentali

La prima categoria si riferisce a città capoluogo di grandi isole di Livello NUTS 1 e 2 (Malta, Cipro, Sicilia, Sardegna, Corsica), che presentano funzioni urbane e portuali direttamente connesse al loro rango.

La presenza di funzioni diversificate implica necessariamente la coesistenza di un sistema complesso di attori, strumenti, fondi, da cui derivano due problemi strettamente interconnessi: la sovrapposizione e l'incoerenza tra le diverse progettualità espresse dagli attori in campo (città, autorità portuale, attori pubblici e privati ecc.), e le conflittualità latenti che ne derivano (Fournarakis e Nikolidaki, *ivi*). Il momento del rinnovo degli strumenti di pianificazione (Amante e Chain, *ivi*), siano essi urbani o portuali, è generalmente la sede in cui si esplicitano tali conflitti (e non sempre si addivene a una soluzione).

Inoltre, rispetto al tema della riqualificazione del *waterfront*, sono le realtà maggiormente esposte alla tendenza a realizzare nuove centralità banali e a rischio di omologazione, soprattutto nei casi in cui i progetti sono affidati ad archistar per rispondere ad esigenze di marketing urbano. La creazione di *landmark* per la valorizzazione delle grandi città metropolitane non sempre corrisponde a una reale ricerca dell'identità urbana, ma rischia di sposare modelli ripetitivi e di creare nuove polarità che non rispondono alle esigenze dell'organismo urbano (Savino, 2010).

Tali rischi derivano dalla capacità delle città in questione di attrarre grandi operazioni e investimenti, anche da parte dei privati, in quanto sedi di grandi dimensioni, poli di attrazione di aree metropolitane (è il caso, ad esempio, di Cagliari, Palermo, Ajaccio) e città capoluogo regionale o nazionale (La Valletta, Nicosia-Limassol) che rispondono in via diretta della gestione dei finanziamenti europei e nazionali.

Le possibilità di sviluppo sono legate anche alla possibilità di plurispecializzazione (non solo turismo, ma anche attività di livello terziario e direzionale) e alla presenza di servizi di rango superiore determinano dunque la possibilità di intercettare fondi europei su canali specifici (dallo sviluppo delle PMI alla sanità, dall'integrazione sociale alla ricerca).

In particolare, le grandi città insulari del Mediterraneo di livello NUTS 1 e 2, pur presentando performance inferiori alla media europea (ESPON, 2010a), hanno una maggiore propensione all'innovazione attraverso R&S, dovuta alla presenza dell'Università: Creta, La Valletta, Catania, Palermo, Cagliari ospitano infatti università e istituti di ricerca che rappresentano i principali incubatori per lo sviluppo dell'innovazione legata al contesto locale, e che trovano in queste realtà fertili campi di applicazione, dovuti proprio al rango della città.

Rispetto alle linee guida, dunque, i temi dominanti sono quelli dell'integrazione tra funzioni e tra risorse non solo finanziarie, ma anche umane, nel più ampio discorso della fattibilità delle operazioni di riqualificazione e sviluppo.

Anche rispetto alla portualità, sono queste le realtà che posso-

no ambire a inserirsi in un quadro competitivo euromediterraneo, non solo in relazione al traffico turistico, ma anche al traffico merci.

A questo scopo, occorre puntare sull'accessibilità, a tre livelli: in relazione al rapporto città-porto e tra questo e il territorio, ma anche in riferimento all'accesso dal mare. Diverse città hanno adeguato o stanno adeguando i loro porti per ospitare navi da crociera, differenziando il traffico passeggeri rispetto a quello merci e al diportismo. Molti sono gli interventi intrapresi per adeguare i porti merci, anche se non tutti sono in grado di candidarsi per ospitare un consistente traffico container, profondamente modificatosi nell'ultimo decennio.

Tra i porti delle città insulari di livello sovralocale, oggi solo Malta e Cagliari possono ospitare grandi navi container, perché hanno fondali di profondità uguale o superiore a 14 metri. Profondità che tuttavia non è sufficiente per le *fullcontainers* di grandi dimensioni: le navi da 6000 teu a pieno carico possono fare scalo in fondali di 14,5 mt., ma quelle meno recenti (e più diffuse) da 5.000-8.000 teu a piena capacità necessitano di fondali di profondità superiore a 16 mt.: profondità cui non tutti i porti riescono ad arrivare con scavi poco costosi e che non pregiudichino la stabilità delle banchine (Cazzaniga Francesetti, 2007).

L'ambizioso progetto del Porto di Cagliari, di diventare un nodo nel sistema del *transshipment* euromediterraneo, se da un lato ha anticipato un quadro in cui lo sviluppo del trasporto container risulta in costante ascesa dall'inizio del nuovo millennio, grazie all'aumento dei traffici con l'est asiatico (Far East), dall'altro ha comportato la necessità di importanti adeguamenti per arrivare alla profondità di 16 mt.

Oltre all'ampiezza delle banchine, un altro elemento fondamentale diventa quello della sicurezza del traffico marittimo e della qualità dei servizi di scalo (Siviero e Carlucci, 2009). Da un lato, si tratta di integrare le previsioni inerenti l'accessibilità al porto via terra e via mare con le necessità di sicurezza derivate dai piani di Security Portuale, rendendo sicuro il trasporto merci pericolose, che spesso viene decentrato o comunque separato nettamente dal traffico passeggeri, creando profonde cesure e zone inaccessibili nell'area portuale. Dall'altro lato, le strategie adottate dai gestori degli impianti terminali del trasporto marittimo e le interdipendenze tra il porto e i sistemi logistici a terra (interporti, ferro, autostrade) fanno ormai la differenza nelle logiche

Nord Europa	Mt.	Mediterraneo	Mt.	Italia	Mt.
Amburgo	16.7	Pireo	16.5	Trieste	18.0
Rotterdam	16.6	Algeciras	16.0	Gioia Tauro	15.5
Anversa	15.5	Valencia	16.0	Genova	15.0
Felixtowe	15.0	Barcellona	16.0	Cagliari	14.0
Southamp	15.0	Malta	15.5	Taranto	14.0
Le Havre	14.5	Marsiglia	14.0	Napoli	14.0

Tab. 6. Profondità dei fondali dei principali porti europei (Fonte: Cazzaniga Francesetti, 2007)

di scelta dei porti da parte delle grandi compagnie (Archibugi, 2011).

Pur con i dovuti adeguamenti strutturali e sul fronte della sicurezza, risulta difficile per Cagliari (così come per Malta) assumere un ruolo centrale nel Mediterraneo, come scalo di *transshipment* secondo il modello *hub & spoke*¹⁰, proprio per l'assenza di mercati interni capaci di recepire parte del traffico indotto. Siamo anche lontani da un modello di forte espansione sul mare come quello dell'est asiatico¹¹.

Una prospettiva di sviluppo per le città più grandi potrebbe derivare proprio dall'implementazione del Corridoio meridiano prefigurato dal DPEF 2006, che tocca alcune delle principali isole del mediterraneo: le Baleari, la Sardegna e la Sicilia, Creta e Cipro. Tuttavia, questo scenario strategico attribuisce a Malta un ruolo secondario (essendo molto centrato sull'Italia, da cui è stato promosso) ed esclude isole continentali come la Corsica, nonché la maggior parte delle isole minori. Inoltre, la prospettiva del corridoio meridiano non ha finanziamenti, per cui non può avere seguito se non si inserisce in un quadro di forte networking tra realtà insulari, magari riconoscendo un ruolo più importante a Malta, isola-stato che quindi può avere un qualche peso decisionale nell'ambito della politica di coesione europea.

Tre sono quindi le parole chiave su cui puntare per le città porto capoluogo di isole continentali: transcalarità, cooperazione e networking. In particolare, per assumere un ruolo nel prossimo periodo di programmazione europeo, così come nelle politiche di livello nazionale, sono queste le realtà che possono fare lobby, proprio per il loro rango di città regionali.

Città porto locali di isole continentali

Le città porto situate su isole continentali sono generalmente aree più deboli delle precedenti e assumono un ruolo secondario come nodi di reti regionali e sub regionali. Queste realtà presentano dunque minori potenzialità attrattiva di progettualità e finanziamenti, insieme ad opportunità di sviluppo tendenzialmente legate al turismo o a specializzazioni particolari.

¹⁰ «La configurazione ottimale di una rete di trasporto deve bilanciare i costi di trasporto, quelli delle operazioni portuali e quelli relativi all'impiego di tempo necessario a raggiungere i nodi. In concreto, gli operatori tendono a seguire rotte che contemplano poche soste effettuate con impiego di navi di dimensioni crescenti presso i principali terminal hub dai quali i carichi vengono smistati verso le destinazioni finali, attraverso collegamenti feeder effettuati con navi di piccole e medie dimensioni» (Beretta et al., 2009, p.179).

¹¹ La decentralizzazione del porto di Cagliari è l'unico esempio tra le città insulari del Mediterraneo, i cui porti sono integrati nel tessuto urbano, che spesso ne pregiudica lo sviluppo. Nel far East asiatico, invece, le grandi operazioni di rigenerazione prevedono anche interventi sul mare o il decentramento delle attività sugli arcipelaghi: Shanghai, sul delta del Chang Jiang, ha moltiplicato le infrastrutture portuali con nuove opere e delocalizzazioni, attraverso la creazione di un *deep port* nelle isole di Xiao Yangshan e Da Yangshan, collegandole alla terraferma con un ponte di 32 km (Pavia, 2011).

Qui la questione da affrontare è quella di una reale relazione tra la città e il suo porto, che non assume funzioni di livello sovra locale ma piuttosto legate alle normali attività turistiche e produttive (pesca e scalo merci di secondo livello), e tuttavia non è ancora al centro della vita urbana, ma rappresenta uno dei luoghi dell'organizzazione sociale ed economica della città (Savino, *ivi*).

Città che possono puntare su altre risorse: un patrimonio naturale (Cefalù) o storico-culturale (Alghero) di eccezione, piuttosto che la presenza di realtà socio-economiche specifiche e spesso legate alla specializzazione produttiva (petrolio, siderurgia). In questo senso, si tratta di agire su una reale integrazione delle funzioni ivi presenti, anche attraverso la ricucitura di interventi puntuali, realizzati spesso in assenza di una strategia di livello territoriale.

Il che non significa incapacità di attrarre finanziamenti e investimenti: tutto dipende dalla capacità istituzionale della pubblica amministrazione, che ha in mano la gestione dell'intero sistema città-porto. In queste realtà, infatti, non sono generalmente presenti autorità portuali, per cui le operazioni di rigenerazione sono completamente in mano all'amministrazione pubblica.

Da un lato, dunque, queste realtà rischiano di essere maggiormente soggette alla dipendenza da risorse pubbliche (Carta, *ivi*), per cui i fondi pubblici rappresentano l'unica risorsa per operazioni di rigenerazione dei *waterfront* senza coerenza e senza sostenibilità, frutto di un'interazione città-porto più propagandistica e mirata al marketing urbano che realmente propulsiva ed efficace in termini di innovazione urbana. Dall'altro lato non mancano casi di gestioni oculate e di politiche di riqualificazione pertinenti, in cui la limitatezza delle risorse finanziarie genera un minore pericolo di ricorrere a soluzioni di tendenza (archistar) e una maggiore propensione a partecipare a programmi e reti europee e a mettersi in rete per entrare a far parte dell'armatura territoriale di riferimento (Barbarossa, 2009a e b), compensando un ruolo defilato del porto nel sistema della portualità isolana.

Un caso paradigmatico, in questo senso, è rappresentato dalla città di Alghero che, in presenza di un porto minore, ha puntato su altre risorse: il sistema universitario e la presenza di un aeroporto raggiunto da linee low cost, che hanno fatto della città una nuova porta di accesso all'isola, ma hanno richiesto necessariamente un salto di scala delle politiche di governo del territorio, per una interconnessione dell'aeroporto con la città e con l'intera realtà insulare continentale.

Città porto capoluogo di isole minori

Rispetto a realtà di grandi dimensioni e di livello regionale e nazionale, che abbiamo definito come "isole continentali", nelle piccole isole i fattori di competitività su cui puntare sono legati ad elementi differenti: le dimensioni ridotte, l'isolamento e la *remoteness* dell'isola danno un senso di sicurezza, sia per gli abitanti che per i turisti. Allo stesso modo, un patrimonio ambientale e culturale di pregio, con habitat unici rispetto alla terraferma, e tradizioni e culture immateriali

specifiche che sopravvivono alla modernità, rappresentano i principali elementi su cui puntare per il rilancio dell'isola.

Una prospettiva di sviluppo reale può venire dunque dall'innovazione legata alle peculiarità naturali e al patrimonio culturale materiale e immateriale. Inutile dire che la performance delle isole minori in termini di R&S è generalmente molto bassa, per la scarsa attrattività di questi territori da parte di popolazione con alti livelli di educazione e specializzazione, che mira a inserirsi nella *global knowledge economy* (ESPON, 2010a), così come per la difficoltà di investimento nel settore dei servizi pubblici e privati e nelle infrastrutture e l'impossibilità di avere i vantaggi di un'economia di scala.

Tuttavia, il passaggio da un punto di vista centrato sulla terraferma a una strategia *site and context specific* può avvenire proprio attraverso la valorizzazione di quelli che sono considerati i principali limiti dell'insularità: scarsità di risorse naturali e di suolo, fragilità ecologica, dimensioni ridotte e svantaggi posizionali, che espongono le isole agli effetti del cambiamento climatico, all'aumento del costo dell'energia, alla scarsità dell'acqua, alla necessità di smaltire adeguatamente i rifiuti che derivano dai flussi turistici (Staniscia, *ivi*).

Questi flussi generano due effetti negativi: da un lato, tendono spesso a bypassare la porta dell'isola, per volgere verso località turistiche interne o sulle coste, portando dunque altrove i benefici e caricando la città-gate dell'isola dei soli impatti dovuti al traffico passeggeri e alla congestione del sistema urbano in determinate ore della giornata.

Dall'altro lato, proprio le potenzialità di sviluppo turistiche sono quelle maggiormente soggette ai venti della globalizzazione, che tendono a plasmare le coste secondo evidenti tendenze omologanti: «i luoghi del turismo, infatti, tendono a essere simili, visto che devono corrispondere allo stesso standard di bellezza, piacevolezza, accoglienza e offerta di servizi. Questa tendenza all'omologazione è molto evidente nelle piccole isole: qui infatti l'estesa adozione del turismo di massa spesso si traduce in una trasformazione delle caratteristiche peculiari delle isole verso una standardizzazione dell'immagine turistica – da *treasure islands* a *pleasure islands*» (Staniscia, 2011, p. 130).

Standardizzazione che deriva dalla propensione a sposare modelli di sviluppo unificanti e che ha come esito principale la riqualificazione degli approdi in funzione dello scalo di navi passeggeri e di navi da crociera con artificializzazioni tali da creare plateali palcoscenici urbani (Savino, *ivi*), se non un vero e proprio spostamento dello scalo passeggeri al di fuori dell'area storica consolidata (generalmente verso aree di recente espansione), determinando dunque squilibri tra funzioni urbane e nell'accesso alla città.

Le città porto capoluogo di isole minori, infatti, sono realtà in cui porto, città e isola spesso coincidono (nel nome e nei fatti): il porto non si appoggia a un sistema urbano forte e autonomo ma le due realtà sono strettamente integrate, per cui necessitano di narrazioni progettuali integrate. Inoltre, più che di *waterfront*, è forse necessario parlare di *water's edge* in virtù dell'esiguità degli spazi, per cui le implicazioni

progettuali assumono implicazioni specificatamente rivolte alle comunità locali (*Idem*).

Rispetto alla piazza e alla concezione – tipicamente italiana - del centro storico come luogo di aggregazione e di rappresentazione identitaria, nelle città-porto delle isole minori del mediterraneo è spesso il porto o la darsena ad assolvere a fulcro della vita sociale, in quanto (spesso unico) punto di accesso all'isola, fondamentale per l'approvvigionamento e soggetto alla variabilità meteorologica, che può generare anche periodi di interruzione dei contatti con la terraferma.

Questo significato sociale del porto può essere valorizzato attraverso modifiche che permettano di dare alla città un affaccio sul suo mare (varchi nei fronti murati e interventi di riqualificazione nei casi in cui siano presenti bastioni, fortezze e mura; percorsi ciclabili e pedonali nelle realtà più recenti) insieme alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente con un mix di funzioni residenziali e commerciali che determini un affaccio diretto delle attività urbane sull'acqua.

Gli interventi devono quindi puntare, in primo luogo, sull'identità del sistema urbano-portuale e sulla sua permeabilità, coinvolgendo e responsabilizzando la popolazione residente e cercando di contrastare gli impatti degli ingenti flussi turistici di carattere spesso stagionale.

In questo senso, diventa fondamentale la scala dell'intervento (Savino, *ivi*), che a livello micro comporta una particolare attenzione alla riqualificazione dell'impianto urbano storico (il porto e la marina, le fortezze e fortificazioni), anche attraverso l'individuazione di nuove funzioni pertinenti che non stravolgano il delicato equilibrio che ha caratterizzato queste città mediterranee nei secoli.

A livello macro, diventa fondamentale orientare lo sviluppo verso presupposti di qualità e sostenibilità, in cui le questioni ambientali e i problemi derivati dal turismo diventino occasioni di crescita e di innovazione (Vernassa, *ivi*). Nell'ambito territoriale insulare, crescita e innovazione non possono prescindere dalla ricerca di una sinergia con le altre realtà dell'isola, con altri porti dell'arcipelago o della terraferma. Sinergia che in alcuni casi è già in atto, con esempi più o meno virtuosi: all'isola d'Elba, infatti, stenta a decollare la realizzazione di un piano strutturale coordinato tra gli otto comuni dell'isola, mentre rappresenta una soluzione efficace la gestione integrata dei porti dell'Elba da parte dell'"Autorità portuale di Piombino", che per l'appunto ha aggiunto alla denominazione originaria i termini "e dell'Elba", includendo i porti dell'isola (Portoferraio e Cavo), per una conduzione efficiente delle dinamiche di pendolarismo tra isola e terraferma.

Le autorità portuali integrate permettono dunque di affrontare in modo efficace le difficoltà di gestione dei rapporti tra porti di livelli diversi e con diverse potenzialità, ma anche con connessioni specifiche tra di loro, come nel caso della pendolarità Piombino-Elba, che ha pari con realtà simili nei Balcani, nel rapporto Malta-Gozo e tra isole dello stesso arcipelago (Baleari, Azzorre). La formazione di autorità portuali integrate, sperimentata anche nelle Azzorre con la creazione dell'APSM (*Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Ma-*

ria), implica infatti una migliore gestione del traffico portuale, nonché la possibilità di garantire sicurezza e di studiare soluzioni per la competitività di queste realtà nel quadro di un traffico passeggeri sempre più globalizzato.

Città porto locali di isole minori

Rispetto alle città di accesso, le altre realtà dell'isola caratterizzate dalla presenza di approdi non possono generalmente essere definite come vere e proprie entità urbane, perché è la dimensione portuale a prevalere.

Porto che, nelle realtà storiche, nasce come struttura dedita alla pesca, mentre oggi si caratterizza per lo più come infrastruttura turistica dedicata al diportismo, attraverso la riqualificazione dell'approdo esistente o la realizzazione ex novo di una infrastruttura dedicata: il turismo diportistico ha determinato infatti, negli ultimi anni, la nascita di numerosi porti turistici, non solo sulle coste continentali, ma soprattutto sulle isole, di tutto il Mediterraneo. E in particolare sulle isole minori: il diportismo, nato come turismo elitario (l'imbarcazione come *status symbol*) e oggi sempre più diffuso, volge verso le isole più piccole proprio perché difficilmente accessibili e maggiormente dotate di un patrimonio paesistico e naturalistico spesso eccezionale, che stimola l'edonismo e la voglia di avventura del turista nautico¹². Le isole vengono dunque a configurarsi come mete del turismo diportistico e, di conseguenza, i loro porti non hanno necessità di servizi stagionali e stanziali, perché rappresentano piuttosto porti di transito o di destinazione (Benevolo, 2011).

La presenza di porticcioli e approdi nelle isole minori, al di fuori della città porto di accesso all'isola, risente dunque di tutti quelli che sono considerati i principali impatti del turismo diportistico, nel bene e nel male (Savino, *ivi*): da un lato, la crescita delle presenze turistiche nelle isole, in particolare di un'utenza d'élite interessata alle risorse culturali materiali e immateriali del luogo. Dall'altro lato, gli elevati costi di sistemazione o nuova infrastrutturazione dei porticcioli, che spesso si contrappongono a scarsi benefici derivati dalla presenza del turista diportista, che tende a privilegiare il rapporto col mare rispetto a quello con il luogo di attracco.

Per far fronte a questi problemi, due sono le principali strategie da perseguire: il miglioramento di attrezzature e servizi a terra per garantire una maggiore permeabilità tra terra e mare e il perseguimento

¹² I turisti nautici sono mossi da bisogni connessi alla ricerca del benessere psicofisico, alla stima e all'autorealizzazione, anche attraverso l'ostentazione di uno stile di vita. Di conseguenza, oltre a bisogni comuni ad altre forme di turismo (curiosità, evasione dalla routine, riposo, isolamento, desiderio di conoscere luoghi e persone, di vivere esperienze in culture e paesi stranieri, ecc.), il turismo nautico risponde a esigenze più particolari, legate in primis alla passione per il mare e per la natura: la ricerca del rischio e dell'avventura, la necessità di "fuggire da tutto e da tutti", l'edonismo e l'esclusività, l'apoteosi dell'auto-organizzazione, la possibilità di realizzare degli *short break* (Benevolo, 2010).

della sostenibilità ambientale.

Il tema del miglioramento delle attrezzature e dei servizi nei porti turistici (marine) è certamente nell'agenda degli interventi di riqualificazione, sia per le porzioni di porti polifunzionali destinati al diportismo nelle città insulari continentali, sia nelle città capoluogo di isole minori (si vedano, ad esempio, le previsioni di adeguamento dei servizi per la nautica da diporto a Portoferraio; cfr. Parigi, *ivi*). A maggior ragione questo discorso è valido per le darsene, i porticcioli turistici e i punti d'ormeggio (approdi, spiagge attrezzate, rade) delle isole minori.

Qui si tratta di garantire servizi di qualità che, al tempo stesso, garantiscano la permeabilità del fronte mare per un adeguato accesso all'interno, sia esso un villaggio o un parco. Occorre prevedere la costruzione, in prossimità dell'acqua, dei servizi essenziali per la funzionalità dell'approdo turistico (servizi igienici, ufficio comando, ufficio ormeggiatori, cala vele e ormeggi), la cui collocazione dovrà assicurare la libera visione dell'interno dagli specchi acquei e viceversa.

Inoltre, occorre puntare sulla effettiva fruibilità dell'entroterra, attraverso interventi tesi a garantire la fruizione del litorale, da un livello minimo teso a garantire la sicurezza e l'informazione, a interventi di riqualificazione delle spiagge e dei servizi di balneazione, garantendo l'accessibilità agli stessi con opportune infrastrutture (passerelle pedonali, piste ciclabili, ecc.): si tratta in ogni caso di interventi minimali, ma di effetto e di sicura efficacia, come dimostrano i casi delle isole greche di Samos, Evia e Lefkada in Grecia (Rogan, 2003).

Più critico il tema della sostenibilità ambientale: il turismo diportistico genera nelle piccole isole inquinamento, rumorosità, affollamento, dovuti sia all'esistenza stessa del porto turistico, sia all'intensificarsi della presenza di imbarcazioni in termini di crescita numerica, diffusione della propulsione a motore, più impattante rispetto a quella velica, e aumento delle dimensioni medie delle imbarcazioni.

La presenza del porticciolo turistico, soprattutto quando notevolmente ampliato o costruito ex novo, rappresenta sicuramente un impatto non solo in termini di consumo di suolo (e di mare), ma anche a livello paesaggistico, perché viene a determinarsi un nuovo landmark nel profilo dell'isola. Anche a livello sociale, la costruzione o l'ampliamento del porticciolo esistente per funzioni diportistiche spesso entra in conflitto con le comunità locali: il porto infrastrutturato per i turisti limita l'accesso al mare per i residenti, ne impedisce la visuale, aumenta la fruizione delle spiagge, del litorale, dell'entroterra, dell'isola in genere: «Nelle località in cui vengono realizzati i porti turistici, è evidente come spesso a promuoverne la costruzione sia, in primo luogo, un rilevante investimento immobiliare. La comunità ospitante è spesso poco coinvolta in queste scelte di così rilevante impatto e ancora pochi sembrano essere i benefici effettivi. Occorrerebbe al riguardo domandarsi quanto il turismo nautico venga percepito dalla comunità locale come fonte di sviluppo» (Benevolo, 2011, p. 11).

Quanto alle imbarcazioni, a fronte di un miglioramento delle tecnologie nel settore nautico in merito alla riduzione dei consumi ener-

getici e degli sprechi (propulsioni ibride, pannelli solari, motori a basse emissioni, materiali leggeri, processi di infusione sottovuoto, ecc.), occorre attuare politiche di livello transcalare per un effettivo controllo degli approdi di massa su realtà come quelle delle isole minori.

In generale, siamo di fronte all'esigenza di un reale processo di pianificazione e di valutazione degli impatti ambientali dei porticcioli turistici nelle isole minori, che coinvolga e metta a sistema i diversi soggetti istituzionali e amministrativi competenti in tema, nonché le comunità locali interessate (e spesso travolte) dal fenomeno.

Gli interventi più rappresentativi riguardano sicuramente il riconoscimento e la salvaguardia di aree marine protette che comprendano tratti di mare e di costa, oppure l'istituzione di parchi e vincoli ambientali sulle isole e di parchi marini in mare, insieme al monitoraggio e controllo delle fonti di disturbo (rumori dei motori, moto delle imbarcazioni) nei delicati ecosistemi marini e costieri (UE, 2003).

Occorre tuttavia uno sforzo nella gestione integrata dei parchi e delle aree tutelate dell'isola e dell'arcipelago e, in generale, un effettivo controllo dei processi di trasformazione degli approdi turistici nelle isole minori, per garantire la tutela dei valori ambientali e paesaggistici.

5. Conclusioni

Individuare strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole dell' Arcipelago Mediterraneo significa, in primo luogo, avere la capacità di considerare le caratteristiche dell'insularità come vantaggi e opportunità piuttosto che come svantaggi strutturali e vulnerabilità. Come sostiene Kelman (2010): «The challenge is to maintain viable islandness without succumbing to vulnerability, but using islandness to reduce vulnerability». Si tratta dunque di individuare strategie e interventi capaci di trasformare le caratteristiche geografiche (specificità ambientali e culturali specifiche dell'isola) e gli handicap permanenti (scarsa attrattività di determinati mercati e imprese per i costi aggiuntivi dovuti alle esigenze di accessibilità) in potenzialità di sviluppo.

È questo, quindi, l'obiettivo di fondo cui deve tendere qualunque operazione di riqualificazione delle città porto insulari. Le riflessioni e i casi studio analizzati in questo lavoro hanno permesso di delineare le questioni ricorrenti nelle situazioni urbano-portuali insulari, per formulare possibili risposte, attraverso la definizione di un modello di intervento basato su dieci parole chiave: accessibilità, sicurezza, paesaggio, identità, ambiente, permeabilità, fattibilità, cooperazione, transcalarità, networking.

Modello che, tuttavia, non può essere applicato tout court in tutte le realtà insulari, ma nel ripristino del rapporto città-porto deve tenere in considerazione il posizionamento delle città portuali isolate in sistemi territoriali più ampi: non solo il sistema territoriale dell'isola, dell'arcipelago e della (non sempre vicina) terraferma, ma anche il più

ampio contesto del bacino mediterraneo e delle dinamiche di sviluppo europee.

Un contesto sempre più globalizzato, in cui le peculiarità territoriali del sistema città-porto dell'isola sono determinanti nel disegno dei processi di riqualificazione, rigenerazione e sviluppo di queste realtà. Le modalità di intervento nell'ambito della ricucitura del rapporto città- porto-isola variano infatti in relazione al variare delle dimensioni e della performance socio-economica dell'isola, al suo posizionamento nell'ambito del sistema della coesione europea e della competitività tra città e tra porti.

Di conseguenza, diverse classificazioni delle isole hanno permesso di definire le strategie di intervento maggiormente pertinenti per le città portuali in relazione ad una tassonomia basata sulla loro posizione rispetto al sistema insulare stesso e alle altre città ivi presenti. Le quattro categorie di città-porto individuate (città-porto capoluogo di isole continentali e/o di livello sovra locale, città porto locali di isole continentali, città porto capoluogo di isole minori e città porto locali di isole minori) hanno permesso di formulare strategie di riqualificazione e sviluppo diversificate, basate sulle parole chiave delle linee guida ritenute maggiormente pertinenti in relazione alle dimensioni della città-porto e al suo rapporto con l'isola.

Le isole di maggiori dimensioni (Cipro, Malta, Corsica, Sardegna, Sicilia, Rodi, Creta), definite in questo lavoro "isole continentali", sono anche stati e regioni, per cui ambiscono a inserirsi nel sistema della coesione europea e della competitività tra porti, attraverso la gestione diretta di finanziamenti e operazioni di marketing urbano. A questo scopo, occorre puntare sulla accessibilità e sicurezza del sistema portuale, nonché sulla integrazione di funzioni e risorse in un'ottica transcalare di tipo cooperativo.

Le città presenti in contesti insulari continentali, ma in posizioni defilate rispetto a questi nodi e reti, prestano invece maggiori problemi di sopravvivenza e sviluppo, ma in alcuni casi riescono ad emergere per la loro capacità progettuale di fare rete o di attrarre determinate infrastrutture (dall'aeroporto all'università).

Quanto alle città porto delle isole più piccole, che presentano i maggiori problemi di sviluppo legati ai limiti dell'insularità, l'intervento di rigenerazione del *waterfront* non può prescindere da un confronto con l'identità storica del porto, per evitare gli effetti degenerativi del turismo di massa.

Effetti che colpiscono, a maggior ragione, le altre realtà dell'isola interessate da porticcioli e approdi turistici: qui le parole chiave sono sicuramente quelle della permeabilità delle infrastrutture e del loro corretto inserimento paesaggistico, insieme alla definizione di interventi normativi e operativi tesi alla salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente e alla sperimentazione di forme di gestione ambientale innovative.

In termini generali, l'intervento di riqualificazione e sviluppo delle città porto situate in contesti insulari, siano essi di grandi, medie o

piccole dimensione, determina oggi due necessità impellenti: in primo luogo, l'assunzione di un modello di riqualificazione specificatamente orientato alle peculiarità insulari; in questo senso, occorre operare per la diffusione delle linee guida non solo nell'ambito dei network di città insulari e portuali esistenti, ma anche per la promozione delle stesse in ambito UE.

In secondo luogo, lo sforzo di messa in rete con altre realtà insulari e di rafforzamento dei network esistenti deve tendere alla definizione di strategie pertinenti per le isole in ambito nazionale ed europeo. Gli scambi di esperienze maturati nell'ambito di programmi diversi (da URBACT a ENPI al PO Marittimo) dovrebbero confluire nella formazione di un partenariato stabile, capace di assumere un peso specifico nel più ampio panorama della cooperazione mediterranea e delle politiche di coesione europee.

Si tratta di formare alleanze strategiche finalizzate a promuovere un ruolo effettivo per il Mediterraneo e per le sue isole nell'ambito della prossima stagione di programmazione europea 2014-2020. Da un lato, riportando l'attenzione sul cosiddetto "Corridoio Meridiano", per promuoverne l'ingresso (e dunque il finanziamento) nell'ambito delle reti trans europee (TEN), al fine di bilanciare verso sud una politica di coesione tendenzialmente centrata sul nord Europa continentale.

Dall'altro lato, la maturazione di una reale cooperazione territoriale dei paesi Mediterranei, da nord a sud, da est a ovest delle sue sponde, se è vero che è ancora improntata da culture socio-economiche e politiche differenziate, potrebbe tuttavia portare, in un futuro nemmeno troppo lontano, alla definizione di una vera e propria "Macroregione Mediterranea".

In questa direzione, emerge una nuova prospettiva di ricerca, tesa a dare una base scientifica al lavoro di caratterizzazione e declinazione delle linee guida nelle città insulari: si tratta di considerare le città-porto non solo in relazione alla grandezza dell'isola, ma anche alla performance della città stessa e del sistema insulare e di arcipelago, la proiezione di tale sistema nel più ampio contesto regionale e nazionale, nonché il sistema di governance che impronta tali territori a tutti i livelli.

Il seguito di questo lavoro, dunque, dovrebbe porre l'accento sull'interazione di questi sistemi urbani insulari con i sistemi terrestri in cui si inseriscono e con le dotazioni infrastrutturali e di servizi, nonché con le reti marittime e aeree di accesso, definibili con appositi indicatori territoriali; in generale, con la performance territoriale e non solo socio-economica (EUROISLAND 2010) della città e dell'isola.

Inoltre, la ricerca dovrebbe considerare tali dotazioni territoriali della città-porto insulare in relazione ai suoi meccanismi di governance e in rapporto al contesto della governance insulare, nonché al più ampio contesto regionale, nazionale e della coesione europea.

Le realtà insulari richiedono un indispensabile cambiamento culturale nell'approccio al tema della riqualificazione dei *waterfront* e della ricucitura del rapporto città-porto: occorre infatti abbandonare una

lettura ancora vincolata alle categorie interpretative della terraferma, a favore di un vero e proprio approccio integrato, capace di considerare la realtà urbano-portuale insulare nel suo complesso e nei suoi rapporti non solo con il mare, ma con il territorio inteso in senso lato. In quest'ottica, l'analisi finalizzata alla definizione di politiche di intervento è dunque chiamata a porsi in un'ottica multiattoriale, tesa a considerare tutti gli interessi implicati nella gestione della città-porto e nella sua fruizione (dalle comunità locali ai turisti stagionali), affinché le strategie di intervento possano svelare i loro effetti a tutte le scale, dal *water's edge* all'isola, dall'arcipelago al contesto regionale di riferimento.

Bibliografia

Archibugi F. (2011), *Il trasporto container: la scelta delle rotte*, paper presentato alla XIII Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, Messina, 16-17 giugno, Working Papers SIET 2011, online http://www.sietitalia.org/wpsiet/Archibugi_XIIIriunionesiet_2011.pdf

Barbarossa L. (2009a), «Porti minori del Mediterraneo. Verso la costruzione di una rete», in *Edilizia popolare*, anno 52, n. 283, pp. 68-75.

Barbarossa L. (2009b), «I porti minori. Note per una possibile pianificazione integrata» in *Urbanistica* n. 140, pp. 128-132.

Barca F. (2009), *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy: A placebased approach to meeting European Union Challenges and Expectations*.

Benevolo C. (2010), *Aspettative e domanda del turista nautico*, in Kotler P., Bowen J.T., Makens J.C., *Marketing del turismo*, 5° ediz., Pearson, Milano.

Benevolo C. (2011), «Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia», in *Impresa Progetto - Electronic Journal of Management*, n. 2, online <http://www.impresaprogetto.it/servlets/resources?contentId=19468&resourceName=Allegato&border=false>

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A. (2009), «Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e sviluppo», in *Economia dei servizi* n. 2, pp. 177-194.

Boira J. V. (2008), *The Mediterranean Corridor in the Horizon of 2025. Flows, Infrastructures and Global Scenario*, online, <http://www.idees.net/files/941-152-document/BoiraEnglish.pdf>

Boira, J.V. (2007) «El eje mediterráneo y las redes transeuropeas (RTE-T): Historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006)». In: «Planificación de infraestructuras y territorio. El arco mediterráneo». Papers, no.44. *Journal of the Barcelona Institute of Regional and Metropolitan Studies*.

Bruttomesso R. (a cura di) (2004), *I waterfront delle isole*, Città d'Acqua, Venezia.

Bruttomesso R., Giaimo C. (a cura di) (2003), «Porto città territorio», in *Urbanistica Informazioni* n. 187, gennaio-febbraio, INU Edizioni, Roma.

Callegari F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale*, Patron, Bologna.

Carta M. (2005), «Il corridoio meridiano come "dispositivo territoriale" nello scenario di un Piano Strategico del Mediterraneo», intervento al XXV Congresso INU *Infrastrutture, città e territori*, Roma, 1-2 dicembre 2005.

Carta M. (2006), «Il Corridoio Meridiano come armatura di connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno», in *Urbanistica* n. 129, gen-apr.

Carta M. (2007), «Il Corridoio Meridiano come scenario di cooperazione e competitività», in Lanzani A., Moroni S. (a cura di), *Città e azione pubblica. Riformismo al plurale*, Carocci, Roma, pp. 210-220.

Cazzaniga Francesetti D. (2007), «I criteri di scelta dei porti internazionali e i porti italiani», in Polidori G., Borruso G., Danielis R., *I trasporti ed il mercato globale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 180-210.

CESE - Comité économique et social européen (2012), *Problèmes propres aux îles* (avis d'initiative), Bruxelles, 28 mars, http://eescregistry.eesc.europa.eu/viewdoc.aspx?doc=ces%5ceco%5ceco300%5cfr%5cces813-2012_ac_fr.doc (ultimo accesso 31/05/2012)

CoR (2010) *Europe's Macro-Regions Integration through Territorial Co-operation, Forum at the Committee of the Regions*, 13-04-2010, Conference Brochure, Committee of the Regions, Brussels

Di Santo P. (2003), *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Giannino, Napoli.

Ducruet C. (2010), «Reti marittime e gerarchie portuali in Europa: un confronto tra Nord e Sud», in *L'ingegnere. Edilizia, ambiente, territorio*, n. 30-40, pp. 18-25.

ESPON (2007), *Scenarios on the territorial future of Europe*, Brussels.

ESPON (2010a), «Final Report», *The Development of the Islands –European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*, ESPON 2013 Program.

ESPON (2010b) «Islands' Atlas», *The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*, ESPON 2013 Program, ESPON & University of the Aegean.

ESPON (2010c), «Interim Report», *The Development of the Islands –European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS)*, ESPON 2013 Program.

European Commission (2009), *Macro-regional strategies in the European Union*, http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/pdf/macoregional_strategies_2009.pdf

Fabbro G. (2004), «Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole», in Bruttomesso R., *I waterfront...*, cit., pp. 154-157.

ISTAO (Istituto Adriano Olivetti per la Gestione dell'Economia e delle Azien-

de), Osservatorio sui porti dell'Adriatico-Ionio (a cura di Simonelli I.) (2007), «I traffici al 2006 e le prospettive di sviluppo della portualità nel Mediterraneo», Supplemento del periodico *Qui Economia* n. 3/2007, Camera di Commercio di Ancona, Ancona.

Kelman I. (2010), «Hearing local voices from Small Island Developing States for climate change». *Local Environment*, 15 (7): pp. 605-619.

Matvejevic P. (1992), *Breviario Mediterraneo*, Garzanti, Milano.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, MIIT-Dicoter (2005), *Il Corridoio Meridiano come "opera territoriale" nello scenario di un Piano Strategico per il Mediterraneo*, primo rapporto, giugno.

Mocchegiani Carpano C. (2008), «Mediterraneo», in *Forma Urbis - Itinerari Nascosti di Roma Antica*, Anno XIII n. 9, Settembre 2008, p. 3.

Pavia R. (2011) «Waterfrontstory», in *Urbanistica* n. 146, pp. 82-87.

Pavia R., Di Venosa M. (a cura di) (2006), «I porti delle città: piani e progetti», in *Urbanistica* n. 131, INU Edizioni, Roma.

Planistat Europe, (2002). *Analyse des régions insulaires de l'Union européenne (Survey of insular regions of the EU)*. Interreg project, DG Regio.

Rogan S. (2003), «Waterfront Development of Several Medium and Small Side Greek Islands», in *Portus*, Anno 3, n. 6, pp. 18-23.

Samecky P. (2009), *Macro-regional strategies in the European Union*, Discussion Paper presented by Commissioner Pawel Samecky in Stockholm on 18 September 2009, http://www.interact-eu.net/macro_regional_strategies/macro_regional_strategies/283/3921 (last access 13.05.2011)

Savino M. (a cura di) (2010), *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano.

Schalansky, J. (2010), *Atlas of remote islands - Fifty Islands I have not visited and never will*, Penguin Group, London.

Siviero L., Carlucci F. (2009), *Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del sistema dei porti del mediterraneo e livello di integrazione logistica*, paper presentato alla XI Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, Trieste, Working Papers SIET 2009, online http://www.sietitalia.org/wpsiet/Siviero_Carlucci_SIET_2009.pdf

Staniscia S. (2011), «Islandness e turismi insulari», in *(New) European Identity*, Marsilio, Venezia, pp. 128-137.

UE - Unione Europea, Direzione Generale Imprese (2003), *La valorizzazione del patrimonio naturale e culturale per lo sviluppo di un turismo sostenibile in destinazioni turistiche non tradizionali*, Unità Turismo.

Zolo D., Cassano F. (2007), *L'alternativa mediterranea* (eds), Feltrinelli, Milano.

Parte Terza

Arcipelago Mediterraneo: il progetto

Il Progetto **Arcipelago Mediterraneo** (ArciMed) è finanziato nell'ambito del P.O. Italia-Francia "Marittimo" (1° Bando Progetti Semplici) ed il Partenariato è costituito da:

- il Comune di Cagliari (Project Leader)
- la Ville d'Ajaccio
- il Comune di Portoferraio
- l'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia con il Museo Nazionale di Arti e Tradizioni Popolari
- la Collectivité Territoriale de Corse con il Musée de la Corse

L'obiettivo principale del Progetto consiste nella realizzazione di un prototipo di "*Porta di accesso multimediale alle Isole*", in grado di offrire a turisti e visitatori una visione panoramica delle risorse turistico-culturali delle isole.

A questo obiettivo se ne associano altri correlati, quali la definizione di un marca turistico-territoriale delle isole mediterranee e la definizione di politiche d'intervento per la riqualificazione delle aree portuali storiche.

L'ambizione del Progetto - al di là della sua limitata durata temporale - è quella di estendere il *network* di *ArciMed* ad altre isole del bacino mediterraneo, attraverso la condivisione delle strategie per la loro valorizzazione ed il loro sviluppo economico.

1. Genesi del Progetto

La genesi di *ArciMed* ruota attorno a un'idea chiave e ad una serie di temi complementari, che caratterizzano gran parte delle realtà insulari del Mediterraneo:

- i porti come punti di accesso privilegiati - e un tempo unici - alle isole;
- le antiche fortificazioni a difesa dei porti e degli insediamenti portuali;

- la marineria e le rotte marittime, che legano - o talvolta contrappongono - le isole ai continenti, per motivi commerciali, culturali ed oggi anche turistici;
- il patrimonio immateriale - antropologico ed ambientale - delle feste e delle tradizioni popolari, dei saperi artigianali e dei prodotti tipici, tramandati e diffusi attraverso questi scambi.

L'idea chiave è allora la creazione, in ogni città portuale, di un luogo speciale, dove chi sbarca possa essere accolto ed informato sui "tesori delle isole", attraverso l'uso di tecnologie multimediali avanzate. Questo luogo può divenire così una vera e propria "PORTA" di accesso all'isola e tutte le isole connesse attraverso questa "PORTA" possono formare un unico grande "Arcipelago Mediterraneo".

Partendo da questi contenuti, comuni e condivisi da molti altri soggetti pubblici e privati, il Comune di Cagliari ha promosso dal 2006 in poi, diversi progetti ed iniziative, le principali delle quali sono nel seguito brevemente richiamate.

Il Network delle Città Murate del Mediterraneo

L'atto di nascita dell'idea progettuale può farsi coincidere con il Convegno internazionale sulle "Città Murate del Mediterraneo", tenutosi a Cagliari nel Maggio 2007 e conclusosi con la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa tra le Città mediterranee partecipanti (Cagliari capofila, Alghero, Alicante, Cartagena, Castelsardo, Crotone, Kotor, Melilla, Pafos, Posada, Savona, Sidone, Siracusa, Tortoli, Victoria).

La prima iniziativa del Network è stata la presentazione del Progetto "Citadel" nell'ambito del Programma MED 2007-2013, proponendo lo status di "città portuali fortificate" come fattore strategico nella elaborazione di piani di marketing urbano e territoriale (Cagliari capofila, Pafos, Corfù, Victoria, Kotor).

Il Progetto "Le Porte dell'Isola"

Il Progetto Integrato Regionale "Le Porte dell'Isola", presentato ed approvato come Itinerario Turistico di Sardegna, nell'ambito del POR 2000-2006, introduce per la prima volta il concetto di "PORTA", esteso a livello insulare, con la proposta di un set di prodotti turistici innovativi legati al mare (Cagliari capofila, Alghero, Bosa, Cabras, Carloforte, Pula, Tortoli).

Il Progetto "Le Antiche Rotte del Mediterraneo"

Il Progetto, presentato nell'ambito del Programma comunitario *Euromed Heritage*, aveva come obiettivi alcuni temi condivisi a livello mediterraneo: (i) la riscoperta delle rotte marittime storiche come percorsi di trasferimento delle idee, oltre che delle merci; (ii) la creazione di una rete delle antiche città portuali; (iii) la valorizzazione del patrimonio materiale ed immateriale legato alla navigazione ed alla portualità (Cagliari capofila, Pafos, Biserta, Sidone).

2. L'idea progettuale e le principali linee d'azione

Il Progetto "Arcipelago Mediterraneo" interessa le tre isole principali del P.O. Italia-Francia *Marittimo* (Sardegna, Corsica, Elba), i loro capoluoghi, i loro porti e le strutture urbane ad essi collegate (quartieri portuali e fortificazioni), nonché le risorse culturali ed ambientali dell'entroterra.

Sin dall'antichità il valore simbolico, oltre che funzionale, del concetto di "porta" è segnato da importanti elementi architettonici, come la soglia, la parete-schermo (*yingbi*) posta di fronte all'ingresso della casa a corte cinese, l'immagine di Giano bifronte, dio protettore della *domus* romana. Ma mentre in latino *janua* è il termine che designa la porta domestica, *porta* designa quella urbana; *portus*, declinazione maschile di *porta* e luogo degli scambi commerciali con altre città, nonché luogo di interfaccia terra/mare, costituisce quindi la porta privilegiata di accesso ad un'isola. Dotando i quartieri portuali di centri di prima accoglienza turistica ed attrezzandoli come centri di servizi multimediali interattivi, si può fornire a turisti e visitatori una visione globale ed integrata delle risorse culturali ed ambientali esistenti nel territorio circoscritto dell'isola e dei servizi turistici disponibili.

L'estensione di questa idea ad altre realtà insulari e portuali del Mediterraneo e la messa in rete delle "porte delle isole" genera una sorta di *arcipelago mediterraneo* virtuale: un ottimo punto di partenza per la creazione di una marca tematica e di nuovi prodotti turistici ispirati alla peculiarità ed alla storia delle isole mediterranee. Non si tratta solo di un'ipotesi astratta di natura tutta culturale. Tra i Paesi mediterranei della sponda nord e sud esiste oggi una forte e crescente concorrenza, basata su due differenti politiche di sviluppo, orientate alla qualità (sponda nord) o al prezzo (sponda sud). Quale interesse avrebbero dunque le due sponde a collaborare, piuttosto che a competere per sottrarsi reciprocamente segmenti di potenziale clientela?

In un'economia mondiale globalizzata, però, lo sviluppo turistico di una regione dipende sempre più dal suo posizionamento a scala macrogeografica (i Caraibi, il Sud America, l'Estremo Oriente, etc.). Il Mediterraneo, inteso come entità geopolitica complessiva, non ha saputo sinora sviluppare una strategia unitaria o quantomeno coordinata di marketing. Un progetto non può ovviamente risolvere problemi di tale complesso; ma lavorando sul patrimonio culturale comune e spostando l'accento dalla terra al mare, è possibile dare un piccolo contributo ad una strategia di convergenza, senza toccare direttamente le politiche turistico-commerciali dei singoli paesi.

Le principali azioni previste dal progetto fanno riferimento a cinque obiettivi specifici:

- progettare un modello di "porta" e realizzarne un prototipo a scopo dimostrativo;

- valorizzare il patrimonio culturale delle tre isole, soprattutto quello immateriale, assai poco conosciuto ed invece di fondamentale importanza per i segmenti più evoluti della domanda turistica;
- valorizzare i porti, i quartieri portuali storici, le antiche fortificazioni e le tradizioni marinare delle città partner, attraverso strategie e politiche d'intervento condivise;
- progettare e promuovere prodotti turistici innovativi, legati al mare, alla storia della navigazione, alla portualità ed al rapporto mare/terra attraverso itinerari turistico-culturali appositamente studiati;
- estendere la rete partenariale, anche creando sotto-reti a livello isolano e promuovendo il progetto a livello mediterraneo.

Questi obiettivi sono coerenti con i primi due obiettivi dell'Asse 4 del P.O.: (i) favorire la coesione istituzionale e rafforzare le reti territoriali; (ii) mettere in rete strutture e servizi per la conoscenza, l'innovazione, l'accoglienza turistica.

3. Progettare il modello di una "Porta" e realizzarne un prototipo a scopo dimostrativo

Le "porte" sono concepite come centri di prima accoglienza turistica e sono dotate di servizi ad elevata capacità informativa, grazie all'utilizzo delle più avanzate tecnologie in campo multimediale. Esse sono inoltre accessibili sul web attraverso l'ampio spettro di strumentazioni disponibili sul mercato, allo scopo di consentirne la consultazione on line, sia in fase di programmazione del viaggio sia durante il suo svolgimento. L'utente interagisce col sistema informativo della "Porta" avvalendosi di un'interfaccia in grado di fornire informazioni organizzate a livello spaziale, temporale e tematico, secondo le sue esigenze.

L'impostazione concettuale della Porta di ArciMed, fa riferimento a un'idea di base proposta - come già detto - nell'ambito del Progetto "*Le Porte dell'Isola*". Il concetto di "porta di accesso" (*gateway*) costituisce ormai uno dei capisaldi fondamentali nella strutturazione fruitiva delle Aree Naturali Protette e delle Città d'Arte. Si tratta di offrire al turista/visitatore - in corrispondenza dei punti d'ingresso - i servizi necessari alla comprensione, all'interpretazione ed alla fruizione delle risorse naturali e culturali presenti. Si tratta cioè di creare una sorta di *museo virtuale* per una ricognizione interattiva del territorio e del suo patrimonio culturale. Attraverso teatri virtuali e postazioni individuali è così possibile approfondire specifici temi d'interesse, programmare gite ed escursioni, ripercorrere e memorizzare le esperienze della vacanza prima del ritorno, viaggiare insomma nel tempo e nello spazio di un territorio di cui è difficile cogliere

immediatamente tutte le opportunità, collocandole in una scala personalizzata di interessi e priorità.

La visita può essere articolata in due momenti distinti, il primo dei quali consiste in una fruizione guidata di tipo collettivo, in cui vengono presentate, su grande schermo, una introduzione di carattere generale. E' però anche possibile un approfondimento - su postazioni individuali del tipo *touch screen* - degli aspetti che hanno suscitato maggiore interesse; ognuno avrà così la possibilità di entrare nel sistema e navigarvi a suo gradimento.

Per l'ubicazione della Porta a Cagliari sono previste due opzioni: la Passeggiata coperta all'interno del Bastione St. Rémy o l'ex Palazzo Civico nella piazza centrale di Castello. Si vuole così favorire la visita del centro storico, in ragione del suo eccezionale valore architettonico ed urbanistico; viene in tal modo rinsaldato l'asse ideale che unisce il porto vecchio con il quartiere storico della Marina e con il Castello. Anche il Musée de la Corse ha deciso, nel corso del Progetto, di creare un centro servizi multimediali utilizzando lo stesso sistema software; esso si localizzerà nella Citadelle, facente parte del centro storico e dello stesso complesso museale di Corte.

Il prototipo della Porta ha finalità dimostrative e pertanto non copre l'intero patrimonio culturale delle isole partner, ma resterà aperto a futuri ampliamenti e miglioramenti. Dal punto di vista tecnologico trattasi di una piattaforma multicanale accessibile all'interno dei centri servizi appositamente attrezzati. Applicazioni più avanzate riguarderanno internet, portatili di ultima generazione, *tablet*, etc.

4. Valorizzare il patrimonio storico-culturale ed ambientale delle isole

Il concetto di "Porta" non si limita alle città-porto, ma si estende a tutta la realtà isolana, anche se l'interesse dei visitatori meno attenti si rivolge quasi esclusivamente alle risorse marine (i casi di Sardegna e Corsica sono al riguardo esemplari). Ciò che l'informazione standard non riesce a dare - ma che il turista evoluto sempre più spesso richiede - è l'idea del contesto culturale ed ambientale dentro cui si appresta a vivere la vacanza.

La struttura dell'ipertesto, che costituisce la base dati del sistema "Porta", è stata curata dall'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia (con il suo Museo Nazionale di Arti e Tradizioni Popolari) in collaborazione con la Direction du Patrimoine della CTC (con il suo Musée de la Corse) ed accoglie una notevole quantità di dati ed immagini in gran parte inediti, in quanto appositamente studiati ed elaborati per il Progetto.

L'obiettivo di questa sezione del Progetto è l'acquisizione, la classificazione, la digitalizzazione e la strutturazione delle informazioni riguardanti il patrimonio culturale delle due isole maggiori (Sardegna e Corsica), con particolare riferimento alla loro dimensione immateria-

le (musica e danza, cibo e cucina, miti e leggende, artigianato e saper fare, feste e riti, etc.), allo scopo di valorizzare le risorse meno conosciute ed invece più tipiche e caratterizzanti l'identità di questi territori e di incentivare così il turismo delle aree interne, penalizzate da un turismo di massa di tipo prevalentemente balneare.

I materiali raccolti nell'ambito delle collezioni museali esistenti e soprattutto grazie alle indagini dirette di campo, consentono di costruire una sorta di Atlante Multimediale del patrimonio culturale ed antropologico delle isole, non certo esaustivo ma comunque ben rappresentativo delle realtà considerate. Esso costituisce la base dati della "Porta di accesso multimediale alle Isole", realizzando percorsi virtuali di visita e conoscenza originali e personalizzati.

5. Valorizzare le aree urbane storicamente legate ai porti

Le aree urbane circostanti i vecchi porti sono sempre state fortemente caratterizzate dalle funzioni portuali, sia sotto il profilo economico che sociale. Inoltre, come tutte le porte rispetto alla penetrabilità di un sistema difensivo, i porti antichi erano dotati di possenti sistemi di fortificazione, la cui funzione è oggi di nessuna utilità. Questo insieme di aspetti, in gran parte comuni a tutto il Mediterraneo, fa delle aree portuali di origine storica dei punti di accumulo del patrimonio culturale, materiale ed immateriale, di notevole rilevanza. Le relative problematiche - a livello di recupero, rivitalizzazione e valorizzazione turistica - sono oggi affrontate, in ciascuna realtà, seconda modalità differenti; il Progetto ha inteso promuovere, su questi temi, un terreno di confronto e condivisione delle strategie e delle politiche d'intervento. Gli studi relativi a questa fase sono stati coordinati dal Comune di Portoferraio e l'esito di un tale confronto è documentato nella presente pubblicazione.

Nell'ambito di questi studi sono stati innanzi tutto esaminati lo stato attuale, i programmi ed i progetti d'intervento delle tre città partner (Cagliari, Ajaccio, Portoferraio); è stato poi censito ed analizzato un certo numero di casi insulari internazionali, opportunamente selezionati, consentendo il raffronto delle strategie di riqualificazione delle aree portuali di interesse storico e dei progetti d'intervento realizzati o in corso di realizzazione. Le Linee guida presentate, discusse ed approvate nel Seminario internazionale di Portoferraio dell'Ottobre 2011, costituiscono una proposta di grande interesse metodologico ed applicativo, che viene ora diffusa in un ambito mediterraneo allargato, contribuendo così all'auspicato ampliamento del Network di ArciMed su aspetti comuni e tematiche fortemente condivise. Esse si articolano su alcuni concetti chiave, desunti dall'analisi comparativa dei casi studio considerati: Accessibilità, Paesaggio, Identità, Permeabilità, Fattibilità, Multiattorialità, Transcalarità, Insularità & Networking.

6. Progettare e promuovere nuovi prodotti turistici legati alla valorizzazione del patrimonio

Il titolo del Progetto rivela l'ambizione di diffondere e rendere replicabili i risultati in tutto il Mediterraneo. La possibilità di un'immagine turistica unitaria ed integrata - quanto mai utile in un mercato turistico ormai globalizzato, caratterizzato dall'emergere di sempre nuove domande e nuove offerte - ha stimolato l'idea di un grande *arcipelago mediterraneo*, creando su tale base (i) una marca tematica originale; (ii) un club di prodotto dedicato e fortemente connotato in senso turistico-culturale; (iii) nuovi prodotti turistici ispirati alla peculiarità delle isole ed alla loro storia. Gli studi relativi a questa fase sono stati coordinati dalla Ville d'Ajaccio.

L'obiettivo perseguito dal Progetto si fonda infatti sulla convinzione che il carattere di insularità e l'appartenenza al Mediterraneo, inteso come entità storico-geografica unitaria ed altamente evocativa, costituiscano il presupposto concettuale per definire una vera e propria marca nel mercato turistico mondiale. A ciò si aggiungano alcune problematiche economico-sociali comuni a tutte le isole ed il rinnovato ruolo di centralità acquisito dal Mediterraneo nell'ambito del commercio e del trasporto marittimo mondiali con l'emergere dei Paesi dell'estremo oriente e del sub-continente indiano.

Partendo da questa piattaforma concettuale e utilizzando il portale ed il sito web di *ArciMed* come supporti minimi indispensabili, l'obiettivo del partenariato di ArciMed è quello di estendere il *network* al di là dei limiti temporali del Progetto, coinvolgendovi altre isole mediterranee (che nel seminario di Portoferraio hanno già manifestato il loro interesse) ed operatori privati del settore turistico. Ci s'intende così posizionare anche in vista del prossimo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020.

Qualche ultima considerazione può essere fatta rispetto a due settori del patrimonio culturale la cui valorizzazione presenta ritardi e difficoltà notevoli: ci si riferisce al patrimonio cosiddetto diffuso, di carattere sia materiale che immateriale, ed ai sistemi di difesa e fortificazione; entrambe queste categorie di beni sono largamente presenti e caratterizzanti i territori insulari interessati dal Progetto.

Per quanto riguarda i sistemi antichi di fortificazione, i problemi sono di ordine essenzialmente urbanistico e funzionale, laddove trattasi di strutture non modificabili e scarsamente rifunzionalizzabili al loro interno; essi restano oggetti architettonici ingombranti, caratterizzanti il paesaggio urbano, ma difficilmente convertibili ad altre specifiche destinazioni d'uso; il che ne favorisce l'abbandono e il deperimento. La loro associazione, nei casi in esame, a porti di origine storica, può consentirne la riconversione, nell'ambito di operazioni di riqualificazione delle vecchie aree portuali e dei *waterfront* urbani.

Per quanto riguarda il patrimonio culturale diffuso, trattasi di un settore vastissimo ancora largamente sottovalutato; tanto più col-

pevolmente, in quanto la sua conservazione è resa più complessa da caratteri di aleatorietà e di rapida obsolescenza, essendo perlopiù legato alla memoria ed alla produzione culturale anonima delle comunità insediate nelle città e nei territori rurali. Tuttavia, nulla più del patrimonio culturale diffuso definisce l'identità antropologica di tali comunità, connotando - anche da un punto di vista riduttivo, come quello turistico - la qualità dell'offerta rispetto ad una domanda sempre più orientata alla conoscenza, anche nell'uso del tempo libero.

Coniugare gli aspetti di conservazione e valorizzazione di questo patrimonio - non senza un'azione estensiva di identificazione ed acquisizione - costituisce oggi un *must* ineludibile per coloro che sono preposti a tali compiti. L'utilizzo intensivo delle tecnologie multimediali rappresenta un modo per rendere produttivo o quantomeno autoremunerante tale opera di conservazione e valorizzazione. Il Progetto *Arcipelago Mediterraneo*, con il prototipo di "Porta di accesso multimediale", crediamo possa costituire una risposta valida al problema, se adeguatamente implementata e territorialmente estesa.



Fig. 1. I casi studio analizzati nell'ambito del progetto *Arcipelago Mediterraneo*

I casi studio per il progetto "Arcipelago Mediterraneo"

16.

Luca Di Figlia

L'analisi dei casi studio di riqualificazione delle città porto del Mediterraneo risponde alla misura 2 del progetto *Arcipelago Mediterraneo*, relativa a "Strategie e politiche urbane (valorizzare il patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti)".

Questa fase della ricerca si poneva come finalità l'individuazione delle strategie d'azione e delle politiche urbane adottate o in corso di attuazione nelle città portuali insulari nazionali ed internazionali al fine di rintracciare quei processi volti alla riqualificazione delle aree portuali. Le realtà portuali sono state analizzate in considerazione di due fattori di rilievo: il progetto urbano o architettonico considerato come azione materiale e il processo metodologico che ha portato alla realizzazione dell'intervento.

A una prima indagine conoscitiva, volta all'identificazione di un numero sufficiente di casi d'interesse ai fini della ricerca, è seguita una fase di approfondimento che ha portato alla selezione delle realtà insulari reputate più interessanti nel confronto con le città portuali di riferimento del progetto, che sono state oggetto di una analisi maggiormente approfondita: Ajaccio, Cagliari e Portoferraio. Dato che le tre città si differenziano tra loro per molti aspetti di carattere generale e puntuale - tra cui la dimensione fisica e demografica dell'isola e della città e il livello d'importanza del porto - la scelta è ricaduta su una casistica disomogenea (dal piccolo al grande porto), che, però, rileva un comune denominatore: il rinnovato ruolo del porto come elemento cardine per lo sviluppo urbano, economico e sociale.

I casi studio analizzati (fig. 1) sono stati selezionati, quindi, sulla constatazione sia delle recenti riqualificazioni urbane realizzate sia dei progetti e dei piani di futura attuazione, che prevedono la valorizzazione del porto, delle aree retro-portuali e della fascia litorale.

I casi studio sono: Alghero (Italia), Catania (Italia), Funchal (Portogallo), Heraklion (Grecia), La Valletta (Malta), Las Palmas de Gran Canaria (Spagna), Lefkada (Grecia), Palermo (Italia), Palma de Mallorca (Spagna), Ponta Delgada (Portogallo), Rodi (Grecia) e Santa Cruz de Tenerife (Spagna).

ALGHERO

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: ITALIA

ISOLA: SARDEGNA

La Sardegna è per estensione la seconda isola del Mar Mediterraneo. L'isola, composta da un territorio in prevalenza montuoso e collinare, si presenta con una forma allungata: misura, nei punti più estremi, 270 km in lunghezza e 145 km in larghezza. La Sardegna, posta al centro del Mediterraneo, dista 187 km dalla penisola italiana (Mar Tirreno), 184 km dalle coste tunisine (Canale di Sardegna) e soli 11 km dalla Corsica (bocche di Bonifacio). L'isola costituisce una Regione Autonoma a statuto speciale come sancito nella Costituzione Repubblica Italiana del 1948 ed è suddivisa in otto provincie. Oltre al commercio, all'industria petrolchimica ed all'industria estrattiva (in parte minore rispetto al passato) l'attività trainante dell'economia insulare risulta essere il turismo stagionale, che si è sviluppato con maggior efficacia sulle coste settentrionali.

- SUPERFICIE: 24.090 Km² - POPOLAZIONE: 1.672.804 ab. - MUNICIPALITÀ: 377
- PORTI: 5 - AEROPORTI: 5

www.regione.sardegna.it



SUPERFICIE: 224,43 Km²

POPOLAZIONE: 43.917 ab.



Alghero è situata lungo la costa nord-occidentale della Sardegna all'interno del territorio provinciale di Sassari. L'origine della città di Alghero, collocata nella cosiddetta "Riviera del Corallo", è fatta risalire attorno al XII sec. con la fondazione del primo insediamento da parte della famiglia genovese dei Doria. Il borgo storico, caratterizzato dal sistema di fortificazioni catalano-aragonesi della seconda metà del XIV sec., sorge su una piccola penisola elevata con tre lati aperti verso il mare. Ai primi del '900 con la parziale demolizione delle mura la città si espande seguendo due direttrici: la prima a nord lungo il porto e la nuova stazione ferroviaria, la seconda a sud ("passeggio marittimo" molto frequentato nel dopoguerra). Negli anni '60, invece, si registra un'allontanamento della città dal fronte marino con l'urbanizzazione delle aree interne e della campagna agricola. A partire dagli anni '80 lo sviluppo urbano si concentra verso nord a seguito della costruzione di seconde case o residenze turistiche. La principale fonte economica della città è il turismo estivo favorito dalla presenza del vicino aeroporto di Alghero-Fertilia, che negli ultimi anni è diventato sede operativa di una compagnia aerea a basso costo.

TRASPORTO MERCI (t) 0

TRASPORTO PASSEGGERI 11.386

passengeri 0

passengeri navi crociera 11.386

L'attuale struttura portuale corrisponde in linea di massima -ad eccezione del molo Sottoflutto del 1953- a quella costruita nell'800 quando il porto commerciava con la Toscana, la Liguria e le Isole Baleari. Dopo la perdita del traffico merci a favore di Porto Torres e la dismissione della ferrovia sul lungomare nel 2000 è stato avviato un processo di riordino dell'area portuale e del litorale con l'attivazione del "Progetto Strategico di Riquilificazione della Città sul Mare", che ha promosso interventi di riqualificazione del fronte marittimo dal lungomare Dante al lido S. Giovanni. Il porto di Alghero è un porto esclusivamente turistico; va rilevato, però, il transito di crociere che, in mancanza d'attracco, sostano in rada e trasferiscono i passeggeri a terra con l'ausilio delle lance.

Autorità competenti area portuale:

- Regione Sardegna
- Comune di Alghero

Legislatura:

- Legge 84/1994 Riordino della legislatura in materia portuale; linee guida 2004 Cons. sup. Llpp.

www.comune.alghero.ss.it www.portoalghero.com

Strumenti urbanistici:

- **P.R.G. Piano Regolatore Generale (1984):** piano regolatore comunale ancora vigente seppur attualmente è in atto il processo partecipativo per la redazione del **P.U.C. Piano Urbanistico Comunale**, la cui procedura, attivata nel 1995, è stata sospesa nel 1998 in seguito alla mancata approvazione per poi essere nuovamente riattivata nel 2006 in conformità con la legge L.R. n.8/2004 e con il **Piano Paesaggistico Regionale**.

- **P.P. Piano Particolareggiato del Porto (1):** piano attuativo riguardante l'area portuale. Il piano, redatto dal Comune, prevede il riordino interno dei moli esistenti, la costruzione di una nuova darsena diporto a nord e l'ampliamento del molo Sottoflutto. Il piano, presentato nel 2008 alla Regione Sardegna, è ancora in fase d'approvazione.

www.comune.alghero.ss.it www.regione.sardegna.it

Interventi eseguiti:

- **Progetto Strategico di Riquilificazione della Città del mare (1):** il progetto, redatto da J. Busquet, G. Tore Frulio e A. Muzzetto, è stato approvato dal Comune alla fine degli anni '90. La riqualificazione urbana ha interessato una superficie complessiva di 2 ha per una lunghezza di waterfront di 1200 m. Il progetto, iniziato con il primo cantiere nel 2008, è stato suddiviso in tre fasi attuative: dal bastioni al porto, il porto e lido S. Giovanni; attualmente sono state completate le prime due parti. L'opera ha portato al restauro dei bastioni, alla riqualificazione del molo Sanità e del molo Dagana sotto le mura, al riordino dell'accesso ai moli e alla riqualificazione di via Garibaldi definita da una sezione così composta: marciapiede lato residenze, strada a doppia corsia, passeggiata centrale alberata, strada a doppia corsia, ampia pista ciclabile e passeggiata lungomare.

- **Mercato del pesce (2):** la struttura, ubicata sulla banchina Rafael Catardi, è stata finanziata per un costo di 1 milione e 500mila euro con fondi del P.O.R. Sardegna 2000-2006.

Progetti previsti:

- **Complesso di Santa Chiara (3):** il progetto prevede il restauro degli edifici dell'ex Ospedale, dell'ex convento S. Chiara e dell'ex convento delle Isidelle, che si affacciano sulla banchina Sanità e che saranno destinati a biblioteca e a sede universitaria. L'opera, il cui primo lotto dei due previsti è in fase di completamento, è stata finanziata per un importo di circa 8 milioni di euro tramite un cofinanziamento U.E. nell'ambito FESR-POR 2000-2006 misura 2.3 e fondo PIA SS04-Alghero-Golfo dell'Asinara.

- **Attracco crociere:** nel 2010 sono state finanziate, da parte della Regione attraverso il POR 2007/2013 (Piano Operativo Regionale), le risorse destinate all'adeguamento del porto per l'attracco di navi da crociera di piccola e media stazza; sono previsti lavori di completamento, escavo avamposto, bianchimenti e piazzali di servizio.

- **Riquilificazione lungomare 3° lotto:** sono stati avviati nel 2010 i lavori di completamento del progetto di J. Busquet. Gli interventi previsti riguardano il riordino della viabilità con la costruzione di una rotonda, la realizzazione di un percorso pediciclabile (lungomare/stazione) e di un bevedere in legno a forma di stella di 1.000 mq.

- **Concorso d'idee per la riqualificazione "ex-Saica" (4):** indetto dal comune nel 2006, il progetto prevede la costruzione di un complesso architettonico polifunzionale. La stessa area è interessata da un progetto per la realizzazione di un parcheggio da 500 posti auto a servizio del centro e del porto, la progettazione è finanziata P.R.U.S.S.T. e P.O.R.

www.comune.alghero.ss.it www.regione.sardegna.it



CATANIA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: ITALIA

ISOLA: SICILIA

La Sicilia è l'isola più grande del Mar Mediterraneo e la regione più estesa d'Italia. L'isola, con forma "triangolare", è separata dalla penisola italiana dallo stretto di Messina (3,2 km) e dal continente africano dal canale di Sicilia (145 km). La regione prevalentemente collinare possiede un'estensione costiera di oltre 1.000 Km. Il territorio è caratterizzato geologicamente da attività sismiche di origine sia tettonica sia vulcanica, dovuta alla presenza del vulcano Etna. La Sicilia costituisce una Regione Autonoma a statuto speciale come sancito nella Costituzione della Repubblica Italiana del 1948 ed è suddivisa in nove provincie. Il terziario e i servizi rappresentano le principali risorse economiche isolate seppur sono presenti importanti distretti industriali nel settore meccanico, agroalimentare e petrolchimico.

- SUPERFICIE: 25.711 Km² - POPOLAZIONE: 5.046.654 ab. - MUNICIPALITÀ: 390
- PORTO 23 - AEROPORTO: 3

www.ph.regione-sicilia.it

SUPERFICIE: 180,88 Km²

POPOLAZIONE: 294.205 ab.



Catania, capoluogo di provincia, è localizzata sulla costa orientale della Sicilia ai piedi del vulcano Etna. Catania è il fulcro di un'area metropolitana costituita da 27 comuni e da una popolazione di circa 700.000 abitanti. Nel corso della sua storia la città, fondata nel 729 a.C., è stata più volte distrutta da eruzioni vulcaniche e da terremoti: a seguito del terremoto del 1693 fu completamente ricostruita. In epoca recente lo sviluppo urbano è stato regolamentato dal piano di risanamento di B. Gentile Cusa del 1888 e dal P.R.G. del 1964 redatto da L. Piccinato, che all'atto pratico risulta in parte non attuato a causa dell'espansione degli anni '60. La città di Catania, mediante uno sviluppo iniziato alla fine del XIX sec., si distingue nel contesto produttivo regionale come modello alternativo data dalla presenza di centri industriali, poli artigianali ed imprenditoriali di alta qualità.

TRASPORTO MERCI (t)	4.679.827
rinfuse liquide	23.729
rinfuse secche	233.607
merce convenzionale	3.885.620
containers	536.871

TRASPORTO PASSEGGERI	385.584
passengeri	204.006
passengeri navi crociera	181.578

Il porto di Catania è un porto commerciale, industriale, cantieristico, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Il porto, che serve un vasto bacino terrestre, è integrato nel sistema di trasporto dell'area regionale sud-orientale con il porto di Augusta, la viabilità autostradale, la rete ferroviaria (Stazione di Catania Marittima e Ferrovia Circumetnea), l'interporto e l'aeroporto. L'area portuale pur essendo posta in adiacenza al centro storico ne è separata dalla linea ferroviaria, dalla circunvalazione e dalla cinta diazale. Lo sviluppo futuro del porto è affidato al nuovo P.R.P. (ancora non definitivamente approvato) che si inserisce in un programma di riqualificazione di tutto il fronte a mare della città.

Autorità competenti area portuale:

- Regione Sicilia
- Comune di Catania
- Autorità Portuale di Catania

Legislatura:

- Legge 84/1994 Riordino della legislatura in materia portuale; linee guida 2004 Cons. sup. Lpp.

www.comune.catania.it www.portocatania.it



Strumenti urbanistici:

- P.T.P. Piano Territoriale Provinciale Quadro Conoscitivo con valenza Strutturale (2010): piano territoriale di area vasta.
- P.U.M. Piano Urbano della Mobilità esteso alla Piattaforma Multimodale della Sicilia Sud Orientale (2008): piano redatto dalla provincia.
- P.R.G. Piano Regolatore Generale (1964): piano comunale che è stato oggetto di varie integrazioni e che, ormai, da anni è in fase di una nuova elaborazione.
- P.U.A.-V.C.S. Piano Urbanistico Attuativo-Variante Catania sud (2005): predisposto in attuazione del P.T.O. (Patto Territoriale per l'Occupazione).
- P.J.A.U. Programma Innovativo In Ambito Urbano (2006): programma finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per 2.066.960 di euro.
- P.R.P. Piano Regolatore Portuale del Porto di Catania (): strumento non ancora vigente, redatto dall'Autorità Portuale, che definisce i futuri scenari del porto.

www.comune.catania.it www.portocatania.it provincia.ct.it www.mpt.gr.it

Interventi previsti:

- **Recupero "vecchia dogana" (1):** il progetto, in corso di realizzazione, definisce la ristrutturazione della vecchia dogana collocata all'interno dell'area portuale; è previsto l'inserimento all'interno dell'edificio di un centro culturale e ricreativo e di spazi commerciali con la finalità di creare un elemento urbano di raccordo tra la città e il porto.
- **Realizzazione darsena commerciale:** il progetto, inserito nell'ambito del porto operativo, prevede il potenziamento delle infrastrutture dedicate alle operazioni di carico, scarico, movimentazione e stoccaggio del traffico Ro-Ro e container con l'obiettivo di aumentare la disponibilità di accosti del 30% e la superficie delle aree per movimentazione del 90%. L'intervento risulta finanziato e l'appalto integrato per la realizzazione è in corso di definizione.
- **Progetto Waterfront (2):** piano strategico che esplicita le linee guida volte alla riqualificazione degli assi di collegamento tra la città e il mare e del tratto di costa che si estende per 7 Km dal porto turistico di Ognina al porto di Catania. Il progetto, redatto dall'Ufficio di Urbanistica del Comune in collaborazione con lo studio MBM Architects (Martorelli, Bobigas & MacKay), è definito in attuazione del P.J.A.U. dall'Accordo di Programma tra Comune, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ferrovie dello Stato, Regione Sicilia e Autorità Portuali al fine di recuperare i quartieri del centro storico a ridosso del mare e interessati dall'attività portuale e dalla ferrovia. Il progetto prevede la trasformazione e la parziale chiusura al traffico del viale sul mare destinato a diventare una passeggiata pediciclabile con la contestuale creazione di un nuovo asse viario interno (nuovo viale De Gasperi), la riqualificazione dei porti turistici di S. Giovanni Licati e di Ognina, la rigenerazione mediante un nuovo disegno urbano del borgo di Ognina, la creazione di spazi commerciali e ricreativi lungo il litorale e la riqualificazione delle vie d'accesso al mare in cui collocare edifici a torre di valore simbolico.
- **Interventi previsti dal P.U.A. (3):** insieme di progetti inseriti nel Piano Urbanistico Attuativo che propone la riqualificazione della zona litorale a sud del porto, una vasta area che comprende circa 5,3 Ha e che confina a nord con la strada viaria di faro Biscari, ad sud con l'Oasi del Simeto e con la stradale Primo Sole e a ovest con l'area di sviluppo industriale (A.S.I.) e l'aeroporto. Nel complesso è previsto un sistema integrato per la fruizione del litorale con la realizzazione di un parco costiero con passeggiata lungomare e aree di sosta attrezzate, di zona turistico-ricettiva e ricreative, di impianti sportivi di un campo da golf, di verde urbano, di parcheggi e di un nuovo assetto delle infrastrutture viarie; la concessione dei contributi dei fondi europei per interventi pubblici e privati è alla base della fattibilità finanziaria dell'operazione.

www.comune.catania.it www.portocatania.it



FUNCHAL

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: PORTOGALLO

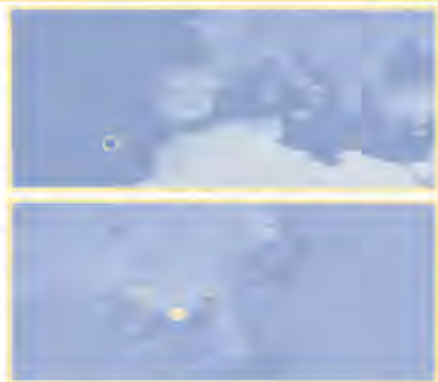
ARCIPELAGO: ISOLE MADERA

ISOLA: MADERA

L'isola di Madera, assieme a Porto Santo e ad altre isole minori (Desertas ed Isole Selvagge) forma l'omonimo arcipelago. L'isola di origine vulcanica è situata nell'Oceano Atlantico a 545 km di distanza dalla costa nord africana. L'isola fu scoperta nel 1419 dai portoghesi e risultando disabitata e coperta da fitte foreste fu chiamata "Madeira" cioè legname. L'arcipelago fu sotto il dominio portoghese, spagnolo e britannico. L'isola è amministrata in autonomia dal Governo Regional da Madeira; all'interno della regione autonoma è istituita una Free Trade Zone, cioè una zona franca di libera importazione ed esportazione merci.

- SUPERFICIE: 740 Km² - POPOLAZIONE: 245.006 ab. - MUNICIPALITÀ: 10
- PORTI: 2 - AEROPORTI: 1

www.gov.madeira.pt



SUPERFICIE: 76,25 Km²

POPOLAZIONE: 98.583 ab.



Funchal è la capitale del Regio Autonoma da Madeira, il cui governo autonomo è stato istituito nel 1976 con completa competenza su tutte le materie ad eccezione della difesa e degli affari esteri. La città accoglie nel suo bacino metropolitano di 260.000 abitanti, la gran parte della popolazione dell'isola. La conformazione geologica della costa, che crea un anfiteatro naturale, ha favorito l'installazione di attività portuali sin dalla fine del XV secolo quando l'approdo era noto per il commercio di zucchero e di vino. Alla fine degli anni '60 la città e il porto -scalo obbligatorio nelle rotte per l'Africa, l'Asia e l'America- hanno perso l'importanza strategica nel settore del trasporto merci e, quindi, l'assetto urbano è stato gradualmente riorganizzato al fine di rinnovare e valorizzare la propensione turistica dell'arcipelago che ne rappresenta la principale risorsa economica.

TRASPORTO MERCI (t)	39.152
rinfuse liquide	0
rinfuse secche	0
merce convenzionale	33.340
containers	5.812

TRASPORTO PASSEGGERI	833.049
passeggeri	397.228
passeggeri navi crociera	435.821

Le prime infrastrutture portuali sono state costruite nel 1737 e da allora sono state oggetto di miglioramenti per far fronte al continuo incremento delle attività portuali. Un significativo cambiamento del sistema portuale insulare è stato avviato con l'entrata in funzione del porto commerciale di Canical, verso cui dal 2005 è stato dirottato tutto il traffico merci. Per il porto di Funchal, così, è stato conservato e potenziato unicamente lo scalo passeggeri con la volontà di sviluppare il mercato crocieristico in crescita negli ultimi anni grazie alla formazione dell'associazione "Cruise in the Atlantic Island". Le aree portuali rimaste libere sono destinate a nuove attività pubbliche.

Autorità competenti area portuale:

- Governo Regional da Madeira
- Municipio do Funchal
- APRAM (Administração Portos Região Autónoma Madeira)
- Sociedade Metropolitana de Desenvolvimento

Legislatura:

- Lei de Porto decreto n12757 21 April 1926;
- 1° Plano Portual Nacional del 30 Sett. 1929.

www.funchal.pt www.inec.pt www.risco.pt www.apram.pt

Strumenti urbanistici:

- P.D.M., Plano Director Municipal (1997): principale strumento di pianificazione comunale, a cui si affiancano, all'interno del P.M.O.T., Planos Municipais de Ordenamento do Território, i piani d'urbanizzazione P.U., Planos de Urbanização ed i piani particolareggiati P.P., Planos de Pormenor; dal mese di Novembre del 2006 è in atto il processo di revisione del piano municipale.
- Plano Director do Porto do Funchal (2004): piano direttivo di modifica urbana e gestionale del sistema portuario; il piano prevede una significativa conversione spaziale e funzionale del porto rimodellando gli spazi portuali con infrastrutture per approdi unicamente turistici e con nuove attività/servizi pubblici. Il piano è stato approvato dal consiglio del governo della regione autonoma e la responsabilità d'attuazione è stata ripartita tra la APRAM e la Sociedade Metropolitana de Desenvolvimento.

<http://web02.cm-funchal.pt/ordenamento/>

Interventi eseguiti:

- Parque de Santa Catarina (1): parco pubblico, completato nel 1968, è situato nella periferia occidentale in una posizione che domina il porto. Il parco, assorbito di specie arboree e di piante provenienti da tutto il mondo, si estende in leggera pendenza per un'area di circa 36.000 mq. All'interno sono presenti aree ristoro, un parco giochi (1997), una ludoteca (2005), uno stagno con fontana e la Cappella di Santa Catarina, da cui prende nome il parco stesso.
- Casinò (2): il complesso, progettato dall'architetto Oscar Niemeyer, è stato realizzato nel 1976 ed è ubicato al di sopra dell'area portuale; la struttura è costituita da una sala conferenze, da un hotel di 221 m di lunghezza e 24 m d'altezza e dal casinò a pianta circolare, a collegare quest'ultimi due edifici è presente una pensilina.
- Gare Marittima Internazionale (3): la stazione marittima internazionale per crociere ubicata sul molo Pontinha è stata inaugurata, dopo due anni di lavori, nel Maggio del 2010 e risulta essere la prima opera realizzata del Plano Director do Porto. L'edificio di due piani più torre di controllo occupa una superficie di copertura di 6.000 mq per un'estensione totale di 570 m comprensiva della lunga passerella sovradevata, che corre lungo il molo e che ha la funzione di ordinare il flusso passeggeri. La struttura metallica è rivestita al piano terra da lastre di pietra e al primo piano e sul tetto da piastre bianche di Alucobond che ne caratterizzano l'aspetto esterno.

Progetti previsti:

- Master Plan Porto (4): il progetto illustra la riqualificazione urbana dell'intero porto definita nel Plano Director do Porto. Sul Cais Pontinha, oltre alla stazione crocieristica già realizzata, sono previsti spazi commerciali e sulla parte estrema un'anfiteatro polivalente. Tra il forte San José e l'Av. Sa Carneiro è prevista la costruzione di una nuova stazione marittima regionale affiancata da un porto turistico e servizi annessi. Sul Cais Norte (utilizzato prima per lo scarico container) è prevista la costruzione del "Praca do Mar" (5). L'edificio, progettato dallo Studio Risco, è destinato a uso commerciale, attività ricreative e servizi con piazze, spazi pubblici e aree verdi. Inoltre sono previsti la riqualificazione del porto marino e la costruzione ex-novo di un porto nautico. A supporto di tali interventi è stata riorganizzata la viabilità stradale con l'interramento di una parte dell'Av. Sa Carneiro e sono stati programmati la creazione di parcheggi (anche interrati), di un percorso pedonale lungo mare (balau turistico) e di una pista ciclabile con due ponti.

www.sociedade.metropolitana.pt www.risco.beq



HERAKLION

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: GRECIA

ISOLA: CRETA

L'isola di Creta è per dimensioni la più grande isola della Grecia e la quinta di tutto il Mediterraneo. L'isola, di forma allungata e con un territorio in prevalenza montuoso, separa il Mar Egeo (a nord) dal Mar Libico (a sud). Le coste si presentano molto frastagliate ma mentre a nord grazie ad una morfologia del terreno meno impervia le aree costiere sono state maggiormente urbanizzate la costa meridionale più ripida e con un clima più secco risulta scarsamente popolata. In seguito alla riforma Kallikratis Creta costituisce l'omonima Periferia suddivisa in quattro Unità Periferiche: Chania, Rethymno, Heraklion e Lassithi. L'agricoltura è il settore di maggior occupazione. Creta, infatti, è tra le poco isole greche a non dipendere a livello economico esclusivamente dall'industria turistica.

- SUPERFICIE: 8.336 Km² - POPOLAZIONE: 623.666 ab. - MUNICIPALITÀ: 24
- PORTI: 6 - AEROPORTE: 4

www.crete-region.gr

SUPERFICIE: 109,02 Km²

POPOLAZIONE: 137.711 ab.



Heraklion, detta anche Iraklion o Candia, è il centro urbano più grande dell'isola di Creta e la quarta città di tutta la Grecia. Heraklion è la capitale della Periferia di Creta e dell'omonima Unità Periferica. La città, posta sulla costa settentrionale dell'isola, è stata fondata nel 824 a.C. dal popolo Saraceno; durante la sua storia passa sotto il dominio prima dell'Impero Bizantino, nel 1204 (in seguito alla IV crociata) di Venezia e nel 1669 sotto quello Ottomano fino ad ottenere l'indipendenza nel 1898 per poi essere annessa allo stato Greco nel 1913. La struttura urbana è costituita da un nucleo centrale fortificato (che si affaccia sul mare) attorno al quale si sono sviluppati nuovi quartieri in un processo di espansione urbana tuttora in atto. L'economia del luogo si basa sull'agricoltura, sul commercio e soprattutto sul turismo legato alla civiltà Minoica e al sito archeologico di Knossos.

TRASPORTO MERCI (t)	
rinfuse liquide	-
rinfuse secche	-
merce convenzionale	-
containers	-

TRASPORTO PASSEGGERI	2.000.000
passengeri	-
passengeri navi crociera	-

Il porto di Heraklion è un porto commerciale, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Il porto fu costruito dagli Arabi e fortificato durante la dominazione Bizantina, ma è con l'arrivo dei Veneziani che diventa uno scalo commerciale tra i più importanti nell'area del Mediterraneo orientale. Per esigenze di ammodernamento urbano negli anni '30 con la costruzione della strada costiera parte delle antiche strutture portuali sono state demolite. Attualmente l'area portuale è distinta in due parti: il vecchio porto utilizzato principalmente come porto turistico e peschereccio e il nuovo porto che, posto a est a poca distanza dall'aeroporto, è caratterizzato da ampi spazi aperti ed è destinato all'attracco delle navi mercantili e delle navi traghetto.

Autorità competenti area portuale:
- Regione di Creta
- Comune di Heraklion
- Autorità Portuale e Company S.A. (O.A.H. A.E.)

Legislatura:
- Leg. 2508/1997 Urban Planning; Leg. 2742/1999 Spatial Planning and Sustainable Development.

www.heraklion.gr; www.portheraklion.gr; www.rpeka.gr

Strumenti urbanistici:

- Piano urbanistico di recupero della città vecchia (2009): il piano di recupero è stato elaborato dal Dipartimento della Città Vecchia ed è finalizzato alla tutela e alla riqualificazione del centro storico all'interno delle fortificazioni veneziane. Negli elaborati del piano sono riportati nel dettaglio gli edifici protetti d'interesse storico ed architettonico (soggetti a restauro conservativo), le mura, il verde pubblico e privato, le aree di nuova edificazione e le aree inedificabili, la maglia stradale (distinta in primaria, secondaria e pedonale), la localizzazione dei parcheggi pubblici, i percorsi turistici e culturali, le zone escluse dalla riqualificazione perché interessate da progetti speciali. Per la promozione della Città Vecchia il Comune negli ultimi anni ha promosso due concorsi internazionali di architettura, che hanno riscontrato una numerosa e stimolante partecipazione.

www.heraklion.gr

Interventi eseguiti:

- Fortezza Koule (1): collocata all'ingresso del porto vecchio, è stata eretta tra il 1523 e il 1540 dai Veneziani e faceva parte del sistema difensivo della città. La fortezza, detta anche Castello del Moro o del Mare, è un edificio a due piani con 26 camere, 5 casematte e mura esterne di 9 metri di spessore. La struttura è stata restaurata nel 2003 ed è attualmente aperta ai turisti sia come belvedere sia per attività culturali (mostre o spettacoli teatrali e musicali all'aperto).
- Passeggiata lungomare (2): corre lungo la fascia costiera a est del porto vecchio e parallelamente alla strada litorale Sof. Venizelou. Il percorso pedonale e ciclabile è costituito da terrazze affacciate sul mare, sedute, alberature e piazze attrezzate; il tracciato collega i luoghi di maggior interesse posti lungo la costa: la fortezza Koule, il museo di Storia di Creta, Park Xenia, la chiesa di San Pietro, il museo di Storia Naturale e il centro commerciale Talos.
- Restauro della Chiesa Domenicana di San Pietro (3): i lavori per il recupero dell'edificio iniziati nel 1991 sono stati completati nel 2010 e sono costati 1.798.156 euro.
- Museo di Storia Naturale (4): collocato sul lungomare a ridosso della scogliera, è stato costruito recuperando la vecchia stazione di energia elettrica. La struttura è integrata e gestita in collaborazione con l'Università di Creta.
- Park Xenia (5): collocato sul lungomare, è una piazza affacciata sul mare articolata su più piani con aree verdi, un'area attrezzata per bambini e un edificio a uso bar. Il progetto di riqualificazione, costato complessivamente 500.000 euro, è stato realizzato dal dipartimento di progettazione e organizzazione delle mura di città Veneziane della città vecchia.
- Cafe Marina: collocato tra il porto vecchio e il porto nuovo.

Progetti previsti:

- Concorso d'idee per la "Promozione del riuso dei cantieri navali occidentali e dell'area circostante" (6): indetto dal Comune di Heraklion. Il concorso conclusosi nel febbraio 2011 ha visto premiato il gruppo capitanato dall'arch. Telemaco Andrianopoulos. Il progetto prevede l'apertura della città verso il porto vecchio con la deviazione della strada costiera, un'area verde, un'arcata simbolica in legno, spazi espositivi, una nuova piazza e una piattaforma sopraelevata.

www.heraklion.gr



LA VALLETTA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: MALTA

ARCIPELAGO: CALIPSEE

ISOLA: MALTA

Malta è la più grande delle tre isole che formano l'arcipelago delle isole Calipsee ed è localizzata al centro del Mar Mediterraneo a sud della Sicilia. Malta assieme all'isola di Gozo e Comino costituisce lo stato della Repubblica di Malta, che ha acquisito la propria indipendenza dal Regno Unito il 21 Settembre del 1964, ed è entrata a far parte dell'Unione Europea nel 2003. L'isola di Malta è caratterizzata da un territorio prevalentemente collinare privo di montagne e fiumi con un'estensione costiera di 197 km. Le attività legate al turismo e ai servizi finanziari rappresentano le principali risorse dell'economia insulare.

- SUPERFICIE: 246 Km² - POPOLAZIONE: 388.232 ab. - MUNICIPALITÀ: 54
- PORTE: 4 - AEROPORTO: 1

www.gov.mt mtb.mta.gov.mt www.maltairport.com



SUPERFICIE: 0,80 Km²

POPOLAZIONE: 6.098 ab.



La Valletta è la capitale di Malta, localizzata a sud-est dell'isola fa parte assieme ad altri comuni di un'area urbanizzata (larger urban zone) di 368.250 abitanti. La città è ubicata su una penisola rocciosa (monte Sciebbas) circondata da due golfi su cui sono situati i due porti della città: Porto Grande (Grand Harbour) e Porto Marsamuscetto. La città, concepita come una grande fortezza difensiva su progetto dell'architetto F. L'iparelli, fu fondata nel 1566 dai Cavalieri di San Giovanni e venne chiamata, in onore del gran maestro dell'ordine, "Humilissima Civitas Valettae". Nel dopoguerra La Valletta, gravemente colpita dai bombardamenti, fu soggetta a un significativo decremento demografico. La Valletta, dichiarata nel 1980 patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, attualmente è il principale centro amministrativo, commerciale e culturale dell'isola.

TRASPORTO MERCI (t)	1.677.597
rinfuse liquide	803.459
rinfuse secche	636.729
merce convenzionale	103.925
containers	133.484

TRASPORTO PASSEGGERI	698.077
passengeri	207.373
passengeri navi crociera	490.704

Il porto Grand Harbour è posto a sud della città di La Valletta in un golfo naturale delimitato a nord dal forte Sant'Elmo e a sud dal forte Ricasoli. Il porto è costituito da una serie di approdi distaccati e distribuiti lungo il litorale di più città: La Valletta, Floriana, Cakara, Cospicua, Vittoriosa e Senglea. Grand Harbour è un porto commerciale, industriale, cantieristico, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Storicamente per le sue caratteristiche il porto è stato utilizzato per funzioni militari. Negli ultimi anni il governo ha sviluppato un processo di riqualificazione urbana delle aree portuali e nel 2007 ha istituito la Grand Harbour Regeneration Corporation (GHRC), società preposta a conseguire tale scopo.

Autorità competenti area portuale:

- MEPA, Malta Environment and Planning Authority
- MITC, Ministry Infrastructure, Transport, Communication
- MMA Malta Maritime Authority

Legislatura:

- Malta Maritime Authority Act XVII del 1991
- Development Planning Act I del 1992

www.vallettawaterfront.com www.mta.gov.mt www.girc.gov.mt www.ap.com.mt



Strumenti urbanistici:

- **Structure Plan (1990):** strumento che fornisce gli orientamenti strategici e gli indirizzi di sviluppo per tutto il territorio delle isole maltesi; contiene 320 politiche in materia di insediamenti, uso del suolo, tutela ambientale, alloggi, servizi sociali, commercio ed industria, agricoltura, turismo e trasporto. Redatto nel 1990 dal Ministry for Development of Infrastructure (l'attuale M.E.P.A.) è stato oggetto di studi di monitoraggio nel 1995 e nel 1997 e di una revisione parziale nel 2005 in seguito a modifiche normative.

- **Grand Harbour Local Plan (2002):** individua le strategie di sviluppo territoriale dell'area che comprende i comuni di La Valletta, Floriana, Paola, Senglea, Cospicua, Kalkara, Ricasoli e Vittoriosa. Nel 2010 il piano è stato oggetto di una revisione parziale finalizzata a recepire le iniziative governative per la rigenerazione urbana di La Valletta in particolare modo i progetti dell'arch. Renzo Piano del City Gate, piazza della Libertà e Opera House.

www.mta.gov.mt

Interventi eseguiti:

- **Valletta Waterfront (1):** collocato sotto i bastioni della città di Floriana lungo il Pinto Wharf, è il nuovo terminal crociere inaugurato nel 2007. La realizzazione del complesso, ideato dallo studio d'architettura Architecture Project, è stato sviluppato in quattro fasi e ha portato alla riqualificazione dell'intera area con il recupero del tessuto urbano e il riassetto viario sia carrabile sia pedonale: la creazione di una piattaforma di imbarco/sbarco ha permesso la separazione dei percorsi pedonali. L'intervento principale è rappresentato dal restauro dell'edificio Barocco del Pinto che, attraverso il re-styling della facciata ed interventi d'ampliamento, ospita funzioni di servizio ed attività commerciali.

- **Malta Maritime Authority Trade Centre (2):** collocato al di sotto dell'arteria stradale Ta' L-Għeneb è stato inaugurato nel 2007 ed ospita gli uffici della MMA e di altri enti marittimi. La costruzione, progettata dallo studio di architettura Architecture Project, ha una pianta a "L" per una superficie totale di 17.000 su quattro piani.

Progetti previsti:

- **Sant'Elmo (3):** è prevista la riqualificazione dell'intero sito storico che attualmente si presenta in stato di degrado, il primo intervento simbolico è il restauro del faro.

- **Lift Barrakka Vertical Connections (4):** sotto i bastioni di La Valletta è prevista la costruzione di un ascensore con una capacità di trasportare 800 persone all'ora.

- **Mengha (5):** il progetto, collocato in località Marsa a sud del Pinto Wharf, prevede in seguito allo smantellamento della Marsa Power Station la riconversione del sito a porto turistico per navi di lusso attraverso il riordino degli spazi esterni, la creazione di aree pedonali e il recupero degli edifici da destinare ad attività commerciali.

- **Ponte Frangiflutti (6):** il progetto prevede la creazione di un ponte a campata unica per ripristinare il percorso pedonale della diga frangiflutti distrutto nel 1943.

- **Boiler Wharf:** collocato nella baia di Senglea il progetto prevede il recupero della banchina e la pulizia dei fondali per realizzare un nuovo attracco per navi da crociera.

- **Cottonera project (7):** il progetto, diviso in cinque fasi, prevede la riqualificazione della Grand Harbour Marina e del fronte d'acqua di Senglea, Cospicua e Vittoriosa; sono già stati realizzati la riqualificazione di tratti della passeggiata a mare e del palazzo Caraffa e i progetti del St. Angelo Mansions e del nuovo Casinò di Venezia.

www.vallettawaterfront.com www.mta.gov.mt www.girc.gov.mt www.ap.com.mt



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: SPAGNA

ARCIPELAGO: ISOLE CANARIE

ISOLA: GRAN CANARIA

Gran Canaria fa parte dell'Arcipelago delle Canarie, formato da sette isole e governato dalla Comunidad Autónoma de Canarias. L'isola di origine vulcanica si colloca nell'Oceano Atlantico e dista circa 210 Km dalle coste dell'Africa; il 46% del suo territorio è dichiarato riserva naturale della biosfera da parte dell'Unesco. Assieme alle isole di Fuerteventura e Lanzarote l'isola costituisce una provincia formale senza nessun organo decisionale in quanto è amministrata dal Cabildo de Gran Canaria. Nell'isola è presente il quinto aeroporto di tutta la Spagna per traffico passeggeri.

-SUPERFICIE: 1.560 Km² -POPOLAZIONE: 838.397 ab. -MUNICIPALITÀ: 21
-PORTE: 6 -AEROPORTI: 1

www.gobcan.es; www.grancanariabi.com; www.aerocan.es/canar/Satellite?pagina=Inicio

SUPERFICIE: 100,55 Km²

POPOLAZIONE: 381.847 ab.



Las Palmas de Gran Canaria è, assieme a Santa Cruz de Tenerife, la capitale della Comunidad Autónoma de Canarias ed è la città più grande dell'arcipelago con un'area metropolitana di oltre 600.000 abitanti. Storicamente l'insediamento urbano, sin dalla sua fondazione avvenuta nel 1478, acquisisce un'importanza strategica come scalo marittimo per le rotte commerciali tra l'Europa e l'America. Alla fine del XIX secolo la costruzione del nuovo Puerto de La Luz a La Isleta porta alla formazione di nuovi insediamenti distaccati rispetto al nucleo storico, che si era sviluppato attorno al primo porto del Molo di La Palmas. Il progressivo avvicinarsi dei due poli e l'espansione edilizia negli anni '60 determinano la configurazione dell'attuale disegno della città. L'economia di Las Palmas è basata sulla filiera portuale e sul settore turistico, che conta più di 3 milioni di visitatori l'anno.

TRASPORTO MERCI (t)	15.984.866
rinfuse liquide	2.835.200
rinfuse secche	597.140
merce convenzionale	2.040.378
containers	10.508.143

TRASPORTO PASSEGGERI	954.971
pasgeri	710.410
pasgeri navi crociera	244.561

Il porto di Las Palmas è suddiviso funzionalmente in porto industriale, commerciale, crocieristico, di servizio passeggeri e turistico. Tra gli anni '60-'80 la crisi del modello economico locale e la crescita del settore turistico influiscono sulle scelte e sulle politiche urbanistiche soprattutto delle aree portuali. La decolonizzazione da parte dell'Autoridad Portuaria delle attività più invasive e più pericolose, a cui fa seguito la riconversione delle zone dismesse, ha generato un processo di rimodellazione del fronte marittimo con la costruzione di strutture destinate ad accogliere servizi pubblici, residenze, attività commerciali e ricreative, porti turistici ed approdi per navi passeggeri.

Autorità competenti area portuale:

- Cabildo Insular de Gran Canaria
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
- Autoridad Portuaria de Puerto de Las Palmas
- Ministerio de Defensa

Legislatura:

- Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; modificación 1997.

www.palmaspert.es; www.laspalmasgc.es

Strumenti urbanistici:

- **P.I.O. Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (2010):** piano di livello sovramunicipale dell'isola di Gran Canaria finalizzato, attraverso tre proposte, alla gestione e alla regolamentazione del sistema naturale/urbano ed infrastrutturale del territorio insulare.
- **P.U.E.P. Plan de Utilización de los Espacios Portuarios:** piano di gestione programmatica per lo sviluppo e l'utilizzazione delle aree portuali di competenza dell'Autoridad Portuaria, in cui sono distinte sulla base delle specifiche funzioni, le aree di servizio esclusivo all'adempimento delle attività portuali.
- **P.G.O. Plan General de Ordenación (2010):** piano regolatore comunale redatto sulla base del precedente P.G.M.O. del 2006 e delle nuove disposizioni emanate dal decreto legge 1/2000 di pianificazione del territorio delle Canarie e dalla legge 19/2003 di programmazione generale e della gestione del turismo delle Isole Canarie.
- **Plan Especial de Protección y Reforma Interior Vegueta-Triana:** piano speciale di salvaguardia e recupero urbano del centro storico incorporato al P.G.M.O.

www.geoplan.es; www.geopuerto.laspalmasgc.es; www.palmaspert.es

Interventi eseguiti:

- **Auditorio Alfredo Kraus (1):** su progetto dell'arch. Oscar Tusquet, fu realizzato tra il 1993 e il 1997 sulla spiaggia di Las Canteras ed è diventato un luogo simbolico della città.
- **Complejo Woermann (2):** terminato nel 2004 è posto sull'istmo di Las Isletas lungo il litorale; il complesso, realizzato dallo studio Abalos & Herreros, è composto da due fabbricati con interposta piazza. Il progetto è caratterizzato dalla torre vetrata polifunzionale di 60 metri.
- **Parque Santa Catalina (3):** può essere considerato l'intervento di recupero urbano più significativo. Il complesso, collocato all'entrata del porto di La Luz, è composto da un parco pubblico, un museo della scienza, un parcheggio interrato, una stazione bus interrata, un sottopasso stradale, un centro commerciale "El Muelle" (4) e una stazione marittima per navi crociera posta sulla parte marginale del molo di Santa Catalina.

Progetti previsti:

- **ProA 2020:** processo partecipativo (2008/2020) per l'analisi e l'elaborazione di un piano strategico condiviso per la programmazione dello sviluppo urbano della città.
- **Expo Litoral 09 (5):** concorso d'idee per la ri-progettazione urbana del fronte d'acqua e riqualificazione di tutto il sistema litorale costiero che circonda la città di Las Palmas.
- **Masterplan per la riurbanizzazione del "Frente Mar y del Barranco entre Vegueta y Triana" (6):** elaborato dall'arch. J. Busquet, il progetto di riqualificazione del fronte litorale tra Vegueta e Triana prevede un sottopasso per la viabilità carrabile del lungomare, un percorso alberato pedo-ciclabile lungo la costa, una piazza con fontana di connessione tra il mare e il teatro Perez Galdos (7), che nel 2007 è stato oggetto di opere di ristrutturazione ed ampliamento.

www.laspalmasgc.es; www.litoral09.es; www.lpa.com



LEFKADA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: GRECIA

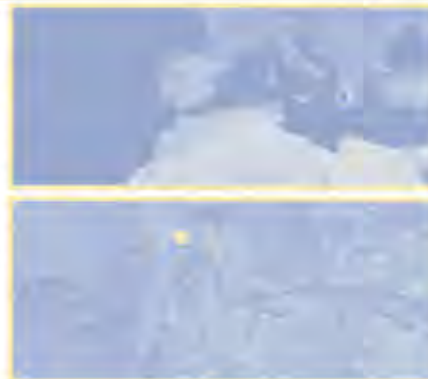
ARCIPELAGO: ISOLE IONICHE

ISOLA: LEFKADA

L'isola di Lefkada (chiamata anche Lefkas o in italiano Leucade) appartiene all'arcipelago delle Isole Ioniche. L'isola è composta per il 70% da terreno montuoso con cime che raggiungono l'altezza di 1.126 m. Lefkada, oltre che dal mare, può essere raggiunta via terra usufruendo del ponte mobile galleggiante che la unisce alla regione dell'Alamania. In seguito alla riforma Kallikratis Lefkada fa parte della Periferia delle Isole Ioniche ed assieme a Meganisi, Kalamos, Kastos e altre isole minori costituisce l'Unità Periferica di Lefkada. Il settore turistico rappresenta la fonte di maggior rendita dell'isola un tempo di vocazione agricola.

- SUPERFICIE: 302 Km² - POPOLAZIONE: 23.000 ab. - MUNICIPALITÀ: 2
- PORTO: 2 - AEROPORTO: 0

www.ionisia.gov.gr



SUPERFICIE: 60,62 Km²

POPOLAZIONE: 16.307 ab.



La città di Lefkada è la capitale dell'omonima Unità Periferica ed è localizzata su di una penisola a nord dell'isola. Nata come un piccolo villaggio di pescatori, Lefkada divenne il centro di maggior importanza dell'isola nel 1684 quando sotto il dominio Veneziano è proclamata capitale e rifondata seguendo una matrice urbana tipica delle città medievali europee. L'impianto urbano è basato sul nucleo storico suddiviso in due parti circolari concentriche delimitate da due strade ad anello, al centro è collocata la piazza principale verso cui confluiscono a raggiera i maggiori assi viari di collegamento, sul cui prolungamento si è sviluppata a sud la città moderna. Lefkada è stata assoggettata a più dominazioni fino ad essere annessa nel 1864, assieme alle altre isole ioniche, alla Grecia. Gli edifici tradizionali, nel centro storico, sono caratterizzati da una particolare struttura antisismica composta da un telaio in legno trattato con i fanghi della laguna; tale struttura è stata ideata per conferire maggiore resistenza statica alle costruzioni e per far fronte, così, ai frequenti terremoti che hanno colpito nell'arco della storia la città. Tra gli eventi sismici più recenti si registrano il terremoto del 1948, del 1953 e del 2003.

TRASPORTO MERCI (t): 0

TRASPORTO PASSEGGERI: 0

Il porto di Lefkada è un porto esclusivamente turistico, e -collocato nell'area a est della città- dista circa 500 m dal centro storico. Il porto di recente costruzione è operativo dal 2002; prima Lefkada era priva di una vera e propria struttura portuale ospitando sulle banchine del lungomare solo attracchi per piccole imbarcazioni. La nuova Marina, funzionante durante tutto l'anno e considerata la più moderna della Grecia, occupa una superficie di circa 70.000 mq. Il porto ha una profondità massima di carena di 3,6 m e ha la capacità d'accogliere fino a 620 barche con 28 posti per imbarcazioni di 25-30 m e 11 posti per imbarcazioni di oltre 30 m. La Marina è dotata di banchine per una lunghezza totale pari a 1.700 m e di un molo galleggiante di lunghezza di 940 m. Il complesso nautico è diviso in più aree funzionali ed è composto da edifici di servizio, uffici e negozi, parcheggi, spazi dedicati al divertimento ed aree verdi attrezzate.

Autorità competenti area portuale:

- Periferia delle Isole Ioniche
- Comune di Lefkada
- Autorità Portuale di Lefkada

Legislatura:

- Leg. 2508/1997 Urban Planning; Leg. 2742/1999 Spatial Planning and Sustainable Development.

www.lefkada.gr; www.lefkada.gov.gr; www.ionisiamarina.com; www.pia.gr

Strumenti urbanistici:

- **Progetto integrato di sviluppo urbano OSAA (2011):** il progetto è stato elaborato dal Comune per partecipare al programma "progetto integrato di sviluppo urbano" promosso dalla regione delle Isole Ioniche (con un finanziamento di 250.920 euro). Le linee guida principali del progetto sono rivolte a perseguire lo sviluppo sostenibile dell'ambiente naturale e delle aree urbane, il benessere sociale e lo sviluppo economico. Tra gli obiettivi sono indicati: lo sviluppo dei servizi pubblici con la creazione di parchi pubblici e aree ricreative; la tutela e la conservazione dei siti archeologici e degli edifici di valore storico-architettonico; l'ammodernamento delle reti infrastrutturali, il miglioramento della efficienza energetica, la maggiore fruibilità ed accessibilità dei sistemi di trasporto urbano, il rafforzamento dell'economia locale incentrata sulla crescita del settore turistico, la valorizzazione delle attività artigianali tradizionali e agevolazioni a sostegno delle imprese.

www.osaa.gr

Interventi eseguiti:

- **Nuova Marina (1):** la nuova struttura portuale è collocata sulla costa orientale di Lefkada all'interno di un cuneo naturale e sorge su di un'area un'precedenza non urbanizzata. L'intervento risulta, quindi, di rilevante importanza per il complessivo assetto urbano della città: rimodellando la linea di costa è stata realizzata una piattaforma artificiale, su cui è stato costruito ex-novo un porto turistico con una superficie di 72.236 mq (pari circa a 1/10 di tutta l'area urbana della città). Il complesso è di recente realizzazione; i lavori dell'opera, comprensivi delle infrastrutture di collegamento stradale, sono stati ultimati nel 2002. La presenza di un moderno porto turistico ha portato dei benefici dal punto di vista occupazionale ed economico a tutta la città di Lefkada, che ha potuto presentare nel settore nautico un'offerta turistica competitiva per servizi e qualità. Il master plan del porto è stato ideato dagli architetti greci Spyros Rogan e Costas Haritakis, il progetto è stato concepito come estensione fisica della città lungo la costa, il complesso della Marina è suddiviso in due parti: a sud destinata alla cantieristica navale e nord destinata alle strutture di servizio e all'ormeggio navi. L'area a sud è riservata alla riparazione delle imbarcazioni e al rifornimento carburante, sono presenti un capannone, spazi per il rimessaggio invernale (per 300 imbarcazioni) e due gru a ponte con capacità di 70 e 60 tonnellate. Il complesso principale, posto a nord, è diviso da un canale d'acqua in due parti collegate da un ponte carrabile, due ponti in legno posti a livello stradale e due passaggi pedonali sovrapposti. Nella parte a nord sono presenti ampi parcheggi (per 455 posti auto), aree verdi attrezzate, un albergo con sala congressi e piscina esterna, bagni con docce, uffici, un ambulatorio medico, negozi e ristoranti, un centro commerciale, e una torre di controllo. Le strutture edilizie di due piani sono definite da un disegno semplice e razionale con una volumetria contenuta che, pur non proponendo elementi architettonici tradizionali e utilizzando tecniche costruttive moderne, non risulta in contrasto con il paesaggio naturale e il contesto urbano preesistente; è leggibile la volontà progettuale di creare una continuità formale tra le facciate degli edifici della città e quelle delle nuove strutture. Nell'area della Marina durante il periodo estivo sono organizzate manifestazioni culturali e spettacoli musicali.

Proposte progettuali:

- **Progetto Centro Culturale (2):** il progetto prevede la costruzione di un edificio culturale ad uso biblioteca e spazio espositivo da collocare nell'area retrostante la nuova Marina; la proposta è stata elaborata come tesi di laurea e ha l'intento di creare un luogo atto ad accogliere le attività culturali del periodo estivo come il Folk Festival.

www.ionisiamarina.com; www.lefkada.gr; www.pia.gr



PALERMO

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: ITALIA

ISOLA: SICILIA

La Sicilia è l'isola più grande del Mar Mediterraneo e la regione più estesa d'Italia. L'isola, con forma "triangolare", è separata dalla penisola italiana dallo stretto di Messina (3,2 km) e dal continente africano dal canale di Sicilia (145 km). La regione prevalentemente collinare possiede un'estensione costiera di oltre 1.000 Km. Il territorio è caratterizzato geologicamente da attività sismiche di origine sia tettonica sia vulcanica, dovuta alla presenza del vulcano Etna. La Sicilia costituisce una Regione Autonoma a statuto speciale come sancito nella Costituzione della Repubblica Italiana del 1948 ed è suddivisa in nove provincie. Il terziario e i servizi rappresentano le principali risorse economiche isolate seppur sono presenti importanti distretti industriali nel settore meccanico, agroalimentare e petrolchimico.

- SUPERFICIE: 25.711 Km² - POPOLAZIONE: 5.046.654 ab. - MUNICIPALITÀ: 390
- PORTI: 23 - AEROPORTI: 8

www.pis.regione.sicilia.it



SUPERFICIE: 158,88 Km²

POPOLAZIONE: 656.667 ab.



Palermo è capoluogo di provincia e di regione. Per popolazione è il quinto comune italiano e il principale centro urbano della Sicilia con un'area metropolitana di circa 1.043.000 abitanti. La crescita della città, fondata attorno al VII secolo a.C. dai Fenici, è stata scandita dalle dominazioni, dalle culture e dagli stili architettonici che nel corso dei secoli si sono succeduti e mescolati assieme. In epoca moderna significative trasformazioni urbane sono avvenute in seguito al Piano Giannuso del 1885 (con la creazione dell'asse di sviluppo di via Roma e il collegamento tra la stazione e il porto), all'esposizione nazionale del 1891, alla ricostruzione post-bellica (con l'abbandono del centro storico e l'emigrazione della popolazione verso le periferie) e all'espansione urbana degli anni '60 e '70, che ha mutato lo skyline della città con la costruzione di edifici a torre e di grattacieli.

TRASPORTO MERCI (t)	6.121.037
rinfuse liquide	807.751
rinfuse secche	69.528
merce convenzionale	4.977.901
containers	265.857

TRASPORTO PASSEGGERI	2.238.305
passengeri	1.346.351
passengeri navi crociera	891.351

Il porto di Palermo è un porto commerciale, cantieristico, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Negli ultimi anni l'impegno degli enti e delle autorità pubbliche ha dato vita a un programma di riqualificazione del porto. Nel 2005 è stato presentato dal Comune (Urban Center) il Piano Strategico di Palermo, che ha individuato 12 ATI tra cui quella prioritaria del porto. Nel 2006 è stato attivato mediante un accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, il Comune, l'Autorità Portuale e la R.E.I. il programma "Porti&Stazioni" ed è stata costituita l'Officina del Porto (un laboratorio di pianificazione e progettazione) che ha elaborato un MasterPlan da cui è stato redatto il nuovo Piano Regolatore del Porto nel 2008 non ancora approvato.

Autorità competenti area portuale:

- Regione Sicilia
- Comune di Palermo
- Autorità Portuale di Palermo

Legislatura:

- Legge 84/1994 Riordino della legislatura in materia portuale; linee guida 2004 Cons. sup. Llpp.

www.comune.palermo.it www.portopalermo.it



Strumenti urbanistici:

- Variante generale P.R.G. Piano Regolatore Generale (2002): in adempimento al P.R.G. del 1962 è stata adottata nel 1997, ridatata nel 2001 e approvata nel 2002. Ristrutturando priva d'aggiornamenti rispetto ai piani di settore e ai programmi complessi, alla variante si affiancano altri strumenti urbanistici ed amministrativi: il P.P.E. (Piano Particolareggiato Esecutivo) del centro storico del 1989, il Piano Strategico del 2005 e il Programma Triennale OO.PP. 2010-2012.
- P.I.A.U. Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti&Stazioni" (2006): è un programma complesso, promosso dal Ministero delle Infrastrutture in collaborazione con gli enti locali, che ha la finalità d'attivare processi di riqualificazione delle aree adiacenti al porto e alle stazioni.
- P.R.P. Piano Regolatore Portuale del Porto di Palermo (1954): piano ancora vigente in attesa della conclusione dell'iter approvativo del nuovo P.R.P. del 2008.

www.comune.palermo.it www.portopalermo.it www.mit.gov.it

Interventi eseguiti:

- Foro Italico (1): collocato sul lungomare tra il porto di S.Erasmo e il Molo trapezoidale è il risultato di un processo di riqualificazione iniziato nel 1998 con la bonifica dell'area. Il progetto dell'arch. Italo Rota ha interessato una superficie di 10 Ha e fa parte del Programma di interventi per il recupero del mare approvato nel 2002. L'intervento è costituito da un giardino pubblico (chiamato "mare verde"), percorsi pedonali, una pista ciclabile, elementi d'arredo urbano ed un'area di sedute in prossimità del mare.
- Parco archeologico Castello a mare (2): collocato nel Molo Trapezoidale è stato inaugurato nel 2008. Il progetto, redatto dalla Soprintendenza, ha previsto la demolizione di edifici preesistenti, il recupero del Castello a mare, una nuova campagna di scavi per 42 mila mc e la costruzione di percorsi e strutture di servizio. Il Comune ha stanziato per l'opera un finanziamento pari a 5.164.569 euro mediante il P.R.U.S.S.T. Società, lavoro e ambiente per lo sviluppo delle reti urbane.
- Porto della Cala (3): il porto più antico della città. Dopo la bonifica del bacino (2007), nel luglio 2011 sono terminati i lavori di restyling dell'area con la creazione di 200 posti barca, di strutture per i club nautici, di una pista ciclabile e d'elementi d'arredo e d'illuminazione. L'opera costata circa 4 milioni di euro risulta conforme al P.R.P. del 1954.

Progetti previsti:

- Ristrutturazione Stazione Marittima: la stazione passeggeri, collocata nel Molo Vittorio Veneto e costruita nel 1950, sarà oggetto di una serie di interventi di modernizzazione per ottimizzare le operazioni di imbarco e sbarco, migliorare gli standard funzionali e potenziare le misure di sicurezza.
- Quartiere d'acqua (4): il progetto, inserito nel nuovo P.R.P., prevede la riqualificazione del Molo Trapezoidale destinato a nuove funzioni urbane con il recupero degli edifici industriali da destinare a laboratori artistici, strutture commerciali e di servizio, residenze, la creazione di un canale e della "città della musica e delle arti" sull'area nord.
- Nuova Stazione Marittima per crociere: progetto, inserito nel nuovo P.R.P., prevede la costruzione di una nuova struttura ricettiva di sbarco/imbarco passeggeri.
- Porto turistico di S. Erasmo (5): inserito nel nuovo P.R.P., prevede la creazione di un porto turistico da 270 posti barca e la riqualificazione dell'area della foce dell'Oreto.
- Concorso d'idee progetto artistico-architettonico di rifunzionalizzazione delle 2 gru scaricatori (6): indetto dall'Autorità Portuale nel 2010.

www.comune.palermo.it www.portopalermo.it www.europaecoonline.it



PALMA DE MALLORCA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: SPAGNA

ARCIPELAGO: ISOLE BALEARI

ISOLA: MAIORCA

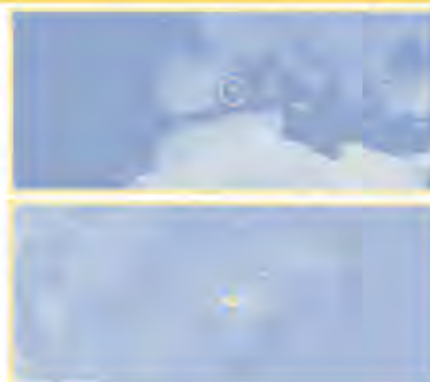
L'isola di Maiorca, abitata sin dall'era preistorica, si trova nel Mar Mediterraneo ed è suddivisa in tre principali aree geografiche: La Serra de Tramuntana, La Serra de Llevant e El Plan. Maiorca, è la più grande delle quattro isole dell'arcipelago delle Baleari; con la concessione dello statuto autonomo nel 1983 sono state istituite le due strutture amministrative che governano l'arcipelago e l'isola: il Gobierno de las Islas Baleares e il Consejo Insular de Mallorca. Maiorca ha acquisito una notevole notorietà internazionale come meta turistica stagionale favorita dal clima mediterraneo e dalla presenza di numerosi alberghi e villaggi turistici.

- SUPERFICIE: 3.625 Km² - POPOLAZIONE: 862.397 ab. - MUNICIPALITÀ: 53
- PORTE: 2 - AEROPORTI: 1

www.consejodemallorca.net; www.aemba.es/ciudad/SolelBla/paginas/Home

SUPERFICIE: 208,63 Km²

POPOLAZIONE: 401.270 ab.



Palma di Maiorca è la capitale sia delle Isole Baleari sia dell'isola di Maiorca ed è sede delle corrispondenti istituzioni. Nel XX secolo la città, fondata nel 123 a.C. dall'esercito romano, ha avuto un notevole incremento demografico dovuto principalmente a una progressiva immigrazione di persone provenienti dalle altre località dell'isola; Palma di Maiorca è passata, così, da una popolazione di 64.000 abitanti nel 1900 a 334.000 abitanti nel 2000. Tale crescita ha determinato un'espansione urbana fuori dal centro storico che ha comportato la realizzazione dei viali di circoscrizione e la demolizione delle mura. Lo sviluppo della città, divisa in cinque distretti, è stato accompagnato dalla costruzione e dal potenziamento delle infrastrutture di trasporto locale ed internazionale. Il turismo stagionale rappresenta la prima fonte economica della città seguito dal settore delle costruzioni.

TRASPORTO MERCI (t)	6.992.332
rinfuse liquide	1.393.296
rinfuse secche	151.384
merce convenzionale	4.971.941
containers	475.711

TRASPORTO PASSEGGERI	1.765.704
passeggeri	709.489
passeggeri navi crociera	1.056.218

Il porto di Palma di Maiorca è un porto commerciale, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Il porto si estende lungo la baia semicircolare di Palma per una lunghezza di 18 km, nel XX secolo le strutture e le attività portuali si sono sviluppate dal Moll Vell, di fronte alla Cattedrale, fino ad inglobare la zona di Porto Pi. Tra la città e il porto si frappone -come una barriera sia fisica, sia funzionale e sia percettiva- una strada di transito automobilistico (Autovia de Ponente-Paseo Sagrera) che limita l'attraversamento. Nel tentativo di attenuare tale separazione sul lato costiero è stata realizzata una passeggiata marittima e sul lato opposto sono state installate strutture di servizio pubblico in modo da creare aree relazionali di connessione.

Autorità competenti area portuale:

- Consell de Mallorca
- Ajuntament de Palma
- Autoridad Portuaria de Baleares

Legislatura:

- Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; modificación 1997.

www.palmaemallorca.es; www.portdebalears.com

Strumenti urbanistici:

- P.T.I.M., *Pla Territorial Insular De Mallorca* (2004): è in fase di rielaborazione in seguito all'approvazione nel Dicembre 2010 dell'accordo di modifica parziale, il piano regionale regola lo sviluppo urbano e infrastrutturale, la tutela del patrimonio architettonico e ambientale in conformità con le Directivas d'Ordenació Territorial (D.O.T.).
- *Plan Director* e *P.U.E.P., Plan de Utilization de las Espacios Portuarios* (2005): piano settoriale che definisce la gestione programmatica del porto.

- P.G.O.U., *Pla General d'Ordenació Urbana* (1998): strumento di pianificazione generale comunale che è finalizzato a programmare il futuro sviluppo della città nei settori economico, culturale, industriale, urbano, del patrimonio immobiliare e della mobilità; attualmente in fase di revisione attraverso un processo partecipativo.

www.consejodemallorca.net; www.gulmademallorca.es; www.imagiospalma.com

Interventi eseguiti:

- *Parc de Mar* (1): parco pubblico di circa nove ettari, posto tra l'Autovia de Ponente e le antiche mura della città, funge da passaggio urbano tra l'area portuale e il centro storico. Nel parco, la cui costruzione è terminata negli anni '70, è presente un grande lago artificiale d'acqua salata su cui si specchia la Cattedrale di Palma di Maiorca (denominata La Seu).
- *Paseo Marítimo* (2): percorso pedonale e ciclabile realizzato a partire dal 1973 che corre lungo tutto il litorale di Palma di Maiorca; il percorso, ombreggiato da filari di palme, collega la Darsena-Parc Portuozuel al Castillo de San Carlos; la passeggiata è intervallata da slarghi, piazze, aree verdi e punti di accesso al porto.
- *Auditorium* (3): auditorio e centro congressi realizzato nel 1969 con nove sale per una superficie totale di 11.000 mq; l'edificio si affaccia sul porto lungo Av. Gabriel Roca in corrispondenza del piazzale del terminal delle navi passeggeri locali.
- *Museo de Baluard* (4): museo d'arte contemporanea inaugurato nel 2004; lo spazio espositivo di 2.500 mq articolato su più livelli è stato ricavato dalla riqualificazione dell'antico bastione Sant Pere (1575); il centro museale si colloca all'incrocio tra il lungomare e il paseo Mallorca, che, in direzione nord-sud, corre parallelo al torrente Riera.

Progetti previsti:

- *Nuova sede A.P.B. Palazzo "Tras"* (5): progetto di ristrutturazione del palazzo ex compagnia Transmediterranea, noto come "Tras" e ubicato sul Moll Vell; l'opera prevede la riconversione degli spazi destinati alla nuova sede dell'Autoridad Portuaria de Baleares con giardino, uffici, sale d'attesa, aree ristoro e sala convegni.
- *Modernizzazione del Moll Vell* (6): progetto per la riorganizzazione urbana del Moll Vell e la creazione di un centro nautico per yacht. È prevista la costruzione di un edificio ad uso commerciale e servizi con una terrazza sul tetto accessibile mediante una scalinata concepita come prolungamento del del paseo marítimo e del paseo de Sagrera.
- *Palau de Congressos* (7): nuovo Palazzo Congressi (arch. F. Mangado) in fase di realizzazione dopo la modifica nel 2007 del P.G.O.U. della zona Llevant de Pàgina Marítima.

www.palmaemallorca.es; www.portdebalears.com; www.cibalaud.org; www.paladecongressosdepalma.com



PONTA DELGADA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: PORTOGALLO

ARCIPELAGO: ISOLE AZZORRE

ISOLA: SAO MIGUEL

L'arcipelago delle Azzorre, che si estende per più di 600 kmq nell'Oceano Atlantico, è formato da nove isole principali più numerosi isolotti e dal 1976 è stato proclamato Região Autónoma dos Açores. Sao Miguel è l'isola più grande dell'arcipelago oltre a risultare la più popolosa, in quanto vi abita più della metà di tutta la popolazione della regione autonoma. Sao Miguel fa parte del gruppo orientale dell'arcipelago e dista circa 1400 km dal Portogallo. L'isola di forma allungata e d'origine vulcanica è costituita da due massicci montuosi separati da una zona pianeggiante. L'economia dell'isola è basata sul commercio, sul turismo e sulla pesca.

- SUPERFICIE: 746 Km² - POPOLAZIONE: 130.154 ab. - MUNICIPALITÀ: 6
- PORTI: 1 - AEROPORTI: 1

www.azores.gov.pt



SUPERFICIE: 231,90 Km²

POPOLAZIONE: 64.092 ab.



Ponta Delgada è dal 1976 la capitale amministrativa del Governo Regionale delle Azzorre. La città è collocata sulla costa sud orientale dell'isola di Sao Miguel e risulta essere la più popolata dell'arcipelago. Fondata attorno al 1444 come semplice comunità di pescatori Ponta Delgada acquista importanza tanto da essere proclamata città nel 1546: lo sviluppo del villaggio avviene a partire dal 1522 quando un violento terremoto indebolisce l'allora capitale dell'isola Vila Franca do Campo. Nel corso dei secoli per la sua posizione strategica al centro dell'Oceano Atlantico diventa uno scalo obbligatorio per la fornitura delle navi in rotta dall'Europa verso le Indie e l'America. L'economia della città, oltre al settore commerciale ed agricolo, si basa sul turismo: Ponta Delgada rappresenta la porta principale d'ingresso per tutto l'arcipelago grazie alla struttura portuale ed aeroportuale.

TRASPORTO MERCI (t)	1.613.116
rinfuse liquide	420.895
rinfuse secche	346.028
merce convenzionale	49.195
containers	796.998

TRASPORTO PASSEGGERI	93.576
passengeri	47.059
passengeri navi crociera	46.517

Il porto di Ponta Delgada è un porto commerciale, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Dagli anni '60 fino agli anni '80 il fronte a mare della città cambia assetto: i vecchi portici lungo la banchina sono sostituiti dal viale Avenida Marginal, dalla passeggiata alberata sul lungomare e dalla costruzione di nuovi edifici (tra cui il Solmar). Data la conflittualità tra le attività portuali e le attività urbane (alberghiere) e la congestione degli spazi di carico/scarico merci, il Governo delle Azzorre e il Comune hanno promosso una strategia di riqualificazione urbana iniziata con la realizzazione di "Portas do Mar" nel 2008 e tuttora in atto con nuovi progetti finalizzati sia a risolvere le problematiche del porto sia a promuovere il settore turistico.

Autorità competenti area portuale:
- Governo Regional dos Açores
- Camara Municipal de Ponta Delgada
- APSM - Administracao Portos das Ilhas Sao Miguel e S. Maria

Legislatura:
- Decreto-Lei n. 326/1979 del 24 Agosto; Decreto Legislativo Regional n. 30/2003/A.

www.cm-pontadelgada.azoresdigital.pt www.apsm.pt

Strumenti urbanistici:

- P.R.O.T.A. **Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores (2008)**: strumento di pianificazione regionale che stabilisce la struttura del sistema urbano ed infrastrutturale, la politica di localizzazione delle attività e degli investimenti pubblici, le gerarchie procedurali tra i provvedimenti di livello nazionale, regionale e locale, le linee guida per procedure speciali in vigore e provvedimenti per la tutela del patrimonio storico e culturale.
- P.D.M. **Plano Director Municipal de Ponta Delgada (2006)**: piano generale comunale che definisce l'uso, la tutela e la gestione dei suoli e regola le trasformazioni urbane di azione pubblica o privata in conformità con il Master Plan Municipal e con il regolamento del Plano de Urbanizacao de Ponta Delgada e Areas envolventes.
- **Plano Director da Ampliacao e Reordenamento do Porto de Ponta Delgada e Zona envolvente ()**

www.cm-pontadelgada.azoresdigital.pt www.apsm.pt

Interventi eseguiti:

- **Piscine Sao Pedro (1)**: struttura collocata sull'Avenida Marginal a fianco al porto turistico è composta da tre piscine: una olimpica, una per tuffi e una dedicata ai bambini.
- **Progetto fronte mare e terminal marittimo Portas do Mar (2)**: inaugurato il 5 Luglio del 2008 il complesso ha determinato una radicale trasformazione urbana del porto. Il progetto, elaborato dallo studio di architettura Risco e presentato al comune nel 2006, è costato 52 milioni di euro e ha interessato un'area di 50.153 mq comprensiva della nuova piattaforma a "T". Il complesso è costituito da una stazione marittima con terminal traghetto per le isole (per navi da 120 m di lunghezza) e terminal crociera (per navi da 250 m di lunghezza), uno spazio multifunzionale, un porto turistico da 450 posti barca, un'area commerciale, un parcheggio interrato da 200 posti auto, una passeggiata lungomare su due livelli che collega il Forte Bras alle piscine di Sao Pedro, aree verdi e piazze predisposte ad accogliere eventi all'aperto.
- **Park Avenue (3)**: inaugurato alla fine del 2008 il parcheggio interrato da 400 posti auto è ubicato sull'Avenida Marginal tra il Praça Gonçalo Velho e le piscine di Sao Pedro. Il progetto è stato concepito con lo scopo di riordinare il traffico e di offrire un parcheggio di servizio sia per il centro sia per il lungomare e il porto.

Progetti previsti:

- **Hotel Casino Principe do Monaco (4)**: attualmente in fase di ultimazione la costruzione si colloca sul lungomare (Avenida Marginal). Sarà il primo albergo a 5 stelle nelle Azzorre ed ospiterà al suo interno 100 camere, sale conferenze, un teatro, un centro benessere, ristoranti e un casinò di 1.600 mq con tavoli da gioco e slot machine.
- **Centro comercial Pero de Teive (5)**: collocato lungo la Avenida Marginal di fronte al porto turistico ed ideato dallo studio di architettura Saraiva&associados, il progetto è concepito come una galleria commerciale che si apre sia verso il mare sia verso la città; la costruzione di 600 mq ospiterà 75 negozi, 15 ristoranti e un parcheggio per 200 posti auto.
- **Museo d'arte Contemporanea (6)**: collocato lungo la Avenida do Mar prima del porto turistico e disegnato dall'arch. Oscar Niemeyer, il progetto è costituito da due unità circolari collegate da una passerella pedonale, ospiterà al suo interno un auditorium, spazi espositivi e laboratori artistici. La gara d'appalto per l'avvio della costruzione è prevista nella prima metà del 2011. Il comune ha firmato un protocollo con la Fondazione Serralves per la gestione del museo e la promozione dell'arte contemporanea sul territorio.

www.cm-pontadelgada.azoresdigital.pt; www.apsm.pt; www.risco.org; www.portasdomar.pt; www.saraivaassociados.com



RODI

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: GRECIA

ARCIPELAGO: DODECANESO

ISOLA: RODI

Rodi è la maggiore isola dell'Arcipelago del Dodecaneso (o Dodecaneso) costituito da oltre 163 isole, di cui solo 26 sono abitate. Rodi, con circa 220 km di linea costiera, è collocata nel Mar Egeo e dista 18 km dalla costa Turca. In seguito alla riforma Kallikratis Rodi fa parte della Periferia del Sud Egeo (con capitale Ermopoli) ed assieme alle isole di Chalki, Kastelorizo, Symi e Tilos costituisce l'Unità Periferica di Rodhes. L'isola, grazie al pregevole ambiente naturale ed ai siti archeologici, è diventata un'importante polo turistico del Mediterraneo facendo registrare negli ultimi anni un incremento delle strutture ricettive ed alberghiere.

- SUPERFICIE: 1.400 Km² - POPOLAZIONE: 117.007 ab. - MUNICIPALITÀ: 10
- PORTO: 2 - AEROPORTO: 1

www.municipal.gr



SUPERFICIE: 19.481 Km²

POPOLAZIONE: 53.709 ab.



La città di Rodi è la capitale dell'omonima Unità Periferica ed è localizzata sulla costa nord-orientale dell'isola. Rodi è stata fondata nel 408 a.C. su pianta ortogonale di stampo babilonico ed è stata dominata dai Romani, dall'Impero Bizantino, dai Cavalieri di San Giovanni e dall'Impero Ottomano. Durante l'occupazione Italiana, avvenuta dal 1912 al 1943, l'impianto urbano è stato sviluppato con la costruzione della città moderna fuori le mura. Nel 1988 il centro medievale della città è stato riconosciuto dall'UNESCO come patrimonio mondiale della cultura. A partire dagli anni '50 la struttura economica del territorio, un tempo basata sull'agricoltura, ha subito un rilevante mutamento con un crescente aumento del settore turistico (75% del totale) che ha contribuito sia allo espansione urbana della città e sia all'aumento della popolazione.

TRASPORTO MERCI (t)	1.800.000
rinfuse liquide	-
rinfuse secche	-
merce convenzionale	-
containers	-

TRASPORTO PASSEGGERI	-
passengeri	-
passengeri navi crociera	723.885

Il porto di Rodi è un porto commerciale, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. Il porto è conosciuto per il Colosso di Rodi, statua di 32 m che nel periodo antico era posta all'ingresso del porto di Mandraki e che fu annoverata tra le sette meraviglie del mondo. Negli ultimi anni con l'aumento del flusso turistico il sistema portuale ha orientato i propri investimenti sul settore passeggeri: la fruibilità delle aree portuali è stata ottimizzata al fine d'incrementare il comparto crocieristico. La struttura portuale è suddivisa in tre parti: a nord il porto turistico di Mandraki, al centro il porto passeggeri posto in corrispondenza del centro storico e a sud il porto commerciale; a questi si aggiunge più a sud la nuova marina in fase di costruzione.

Autorità competenti area portuale:

- Periferia del sud Egeo
- Comune di Rodi
- Autorità Portuale di Rodi

Legislatura:

- Leg. 2508/1997 Urban Planning; Leg. 2742/1999 Spatial Planning and Sustainable Development.

www.rhodes.gr; www.ypeka.gr



Strumenti urbanistici:

- **General Urban Plan (1987):** il piano, approvato nel 1987 e tuttora in vigore, è il principale strumento che regola lo sviluppo dello spazio urbano del territorio comunale di Rodi. Attualmente è in atto il processo amministrativo per la redazione di un nuovo piano urbano, che tra le linee guida propone il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi pubblici (mobilità, verde, istruzione, ecc.), la promozione dei distretti industriali, la riqualificazione delle aree residenziali degradate e lo sviluppo delle aree rurali.

- **Business Plan for the Medieval Town of Rhodes (1993):** il piano si prefigge la tutela e il recupero del centro storico medievale della città. Tra gli obiettivi principali si pone la riqualificazione degli spazi aperti, il recupero delle fortificazioni e degli edifici d'interesse storico, la promozione dell'attività turistica e l'incremento demografico della popolazione residente permanente in contrasto con la recente tendenza di spopolamento dell'area.

www.rhodes.gr

Interventi eseguiti:

- **Progetto di piste ciclabili (1):** il progetto prevede la realizzazione di un sistema articolato di piste ciclabili per una lunghezza totale di 40 Km. è stato disegnato un percorso che, passando dal porto, permetta di raggiungere i principali siti naturali e archeologici e i luoghi di interesse culturale dislocati sul tutto il territorio comunale. I lavori sono iniziati nel 2009 e sono stati, già, realizzati alcuni tratti dei percorsi ciclabili. L'iniziativa, con lo scopo di offrire un trasporto urbano alternativo all'automobile, si propone di integrare il sistema di rete ciclabili al quello crocieristico: è previsto di fornire ai turisti sbarcati al porto biciclette a noleggio e mappe turistiche della città.

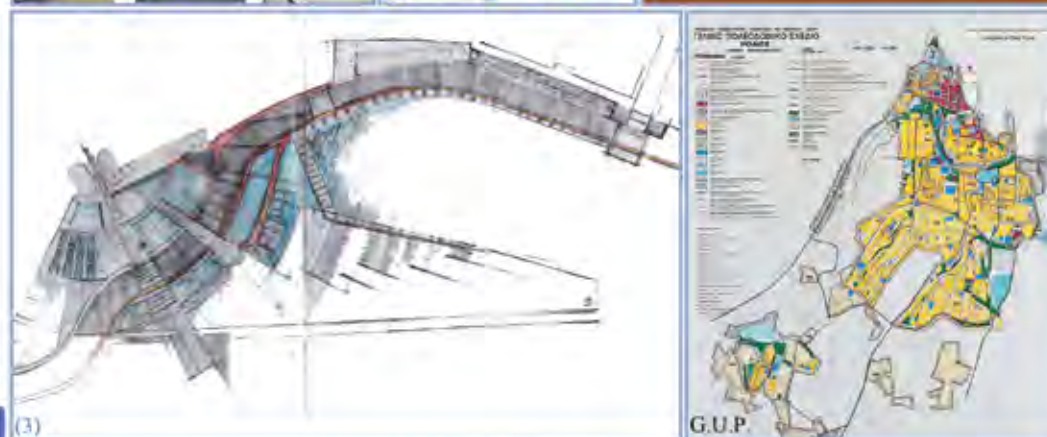
Progetti previsti:

- **Nuova Marina (2):** l'area d'intervento è collocata sulla costa sud al di sotto dell'attuale porto commerciale. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo porto turistico dotato di 1.000 posti barca, di servizi di supporto alla navigazione e al rifornimento carburante, aree verdi attrezzate, parcheggi ed edifici annessi (locali ricreativi, attività commerciali, ecc.). Nel 1992 la Hellenic Tourism Organization affida la prima fase dei lavori ad un'azienda privata; in seguito a causa del ritardo dei lavori il progetto passa alle competenze dello Stato e nel 2003 a quelle del Comune (concessione per 40 anni); nel 2006 il Comune affida il progetto, i lavori e la gestione per 35 anni a 350.000 euro l'anno al consorzio d'impresa "Marine Rodos S.A." tramite un Public Private Partnerships (PPP). Il termine dei lavori è previsto tra circa due anni per un costo pari a 33 milioni di euro.

- **Riqualificazione piazza Porta Marina (3):** il progetto prevede la riorganizzazione della piazza di connessione tra il porto e la città medievale. Con lo spostamento della strada carrabile, una nuova pavimentazione e nuovi elementi d'arredo urbano, la riqualificazione si prefigge di favorire una maggiore accessibilità al porto. Integrati al riordino della piazza sono previsti altri progetti: percorso pedonale sul lungomare, itinerari turistici nella città medievale ed installazione di punti informativi nell'area portuale.

- **Riqualificazione dell'area "Kova":** la vista area ex-industriale denominata "Kova" è collocata in una posizione strategica: a sud del porto commerciale e di fronte alla nuova Marina. Attualmente l'area si presenta in stato di degrado con la presenza di edifici dismessi. Nell'elaborazione del nuovo General Urban Plan l'area è considerata tra le nuove centralità urbane e come "area of new economy". Il progetto di riqualificazione prevede il riordino stradale, il miglioramento dell'accesso al lungomare, la creazione di strutture di supporto al porto, di spazi pubblici, di aree verdi attrezzate e di residenze.

www.urbeco.eu/ctur; www.rhodes.gr



SANTA CRUZ DE TENERIFE

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

NAZIONE: SPAGNA

ARCIPELAGO: ISOLE CANARIE

ISOLA: TENERIFE

Tenerife è una delle sette isole dell'Arcipelago delle Canarie, il cui organo governativo è la Comunidad Autónoma de Canarias. L'isola, situata nell'Oceano Atlantico a largo della costa africana nord-occidentale, risulta essere la più popolosa di tutta la Spagna. Insieme a La Palma, El Hierro e La Gomera forma la provincia di Santa Cruz de Tenerife che, però, è priva di qualsiasi potere amministrativo in quanto l'isola è governata dal Cabildo Insular de Tenerife. L'isola è caratterizzata dalla presenza del vulcano attivo Tiede, che con un'altezza pari a 3.717 m è la cima più alta della Spagna. L'economia dell'isola si basa principalmente sul turismo.

- SUPERFICIE: 2.034 Km² - POPOLAZIONE: 899.833 ab. - MUNICIPALITÀ: 31
- PORTO: 2 - AEROPORTO: 2

www.gobcan.es, www.tenerife.es, www.aemcan.es, sa.tenifil.es, paginas.tenifil.es

SUPERFICIE: 150,56 Km²

POPOLAZIONE: 222.417 ab.



Santa Cruz de Tenerife è, assieme a Las Palmas de Gran Canaria, la capitale della Comunidad Autónoma de Canarias ed è sede del Cabildo de Tenerife. Il primo insediamento venne fondato dai conquistatori spagnoli nel 1494 mentre nel 1548 venne costruito il primo pontile; il porto di Santa Cruz, data la posizione strategica nella rotta tra il Mediterraneo e l'America, divenne il più importante dell'isola e più volte nell'arco della storia fu attaccato dalla marina inglese ed olandese. La città, collocata lungo la costa nord-orientale dell'isola, ha vissuto una significativa crescita demografica ed urbana negli anni '90 ed attualmente si estende dalla costa verso l'entroterra andando a formare insieme alla confinante città di San Cristóbal de La Laguna un'unica area metropolitana di 370.000 abitanti. L'economia della città si fonda sia sull'attività turistica sia sull'industria di raffinazione petrolifera.

TRASPORTO MERCI (t)	14.463.556
rinfiuse liquide	8.257.378
rinfiuse secche	787.801
merce convenzionale	2.856.009
containers	2.562.368

TRASPORTO PASSEGGERI	1.551.169
passengeri	1.128.653
passengeri navi crociera	422.516

Il porto di Santa Cruz de Tenerife è un porto industriale, commerciale, turistico, di servizio passeggeri e crocieristico. A partire dagli anni '90 mediante accordi programmatici tra il Comune e l'Autoridad Portuaria è stato attivato un processo d'integrazione tra porto e città sia con la conversione di aree portuali ad attività pubbliche sia con la costruzione di strutture distaccate dal litorale ma complementari alle nuove attività e di efficace richiamo attrattivo come il centro congressi e il centro culturale TEA. Per lo sviluppo futuro del sistema portuale di tutta l'isola l'Autoridad Portuaria ha previsto la riqualificazione del molo Enlace del porto di Santa Cruz, l'ampliamento del porto di Los Cristianos e la costruzione del porto di Granadilla.

Autorità competenti area portuale:
- Cabildo Insular de Tenerife
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

Legislatura:
- Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; modificación 1997.

www.aup.es, www.puertodeisnterife.org

Strumenti urbanistici:

- P.I.O.T. **Plan Insular de Ordenación de Tenerife (2002)**: strumento di pianificazione dell'isola di Tenerife al momento in fase di revisione al fine di adeguare il piano alle nuove norme introdotte dal decreto legge 1/2000 de Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias.
- P.U.E.P. **Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (2005)**: piano settoriale che definisce nell'area di servizio del porto la gestione programmatica delle specifiche attività; tale strumento è di competenza dell'Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
- P.G.O. **Plan General de Ordenación (2010)**: piano generale di livello comunale (subordinato al P.I.O.T.) che indica e regola lo sviluppo urbanistico della città.
- **Plan Especial de Ordenación (1995)**: strumento vigente di pianificazione urbanistica del porto la cui elaborazione spetta all'Autoridad Portuaria e la cui approvazione è soggetta al parere positivo del consiglio comunale.
- **Plan Especial Muelle de Enlace (2006)**: piano attuativo per la riqualificazione del molo Enlace basato sulla proposta progettuale vincitrice del concorso d'idee.

www.tenerife.es/planes/, www.scif.es, www.puertodeisnterife.org, Planespecialaap

Interventi eseguiti:

- **Parque Marítimo Cesar Manrique (1)**: attraverso l'accordo di programma del 1991 tra l'Ayuntamiento de Santa Cruz e l'Autoridad Portuaria è stato realizzato un parco urbano composto dal Castello di San Juan (restaurato), dal Palmetum, dal parco marittimo ricreativo e dall'**Auditorium (2)** progettato dall'architetto S. Calatrava.
- **Estación Marítima del Muelle Norte (3)**: stazione marittima secondaria realizzata nel 1994, l'edificio di un piano fuori terra occupa un'area di 2.200 mq.
- **Estación marítima Puerto-Ciudad (4)**: l'opera, terminata nel 1994, ha portato alla ristrutturazione dei vecchi magazzini del molo di Ribera e alla riconversione funzionale della struttura attualmente utilizzata come stazione marittima, in cui sono presenti spazi commerciali e di ristoro, aree di accoglienza ed uffici.
- **Plaza de España (5)**: piazza di connessione tra città e porto, lo spazio aperto è stato riprogettato nel 2008 dallo studio Herzog & De Meuron con la realizzazione di un lago artificiale e di uno spazio sotterraneo, che permette di visitare i resti del Castello di San Cristóbal.

Progetti previsti:

- **C.I.P. Centro de Inspección Portuaria (6)**: il progetto, attualmente in fase di costruzione, prevede la realizzazione di un edificio ex-novo, collocato nell'area nord del porto, al fine di accogliere gli uffici e tutti i servizi per l'ispezione e lo stoccaggio merci.
- **Riqualificazione del Muelle de Enlace (7)**: progetto dello studio Herzog & De Meuron vincitore del concorso di progettazione indetto nel 1996; la ri-modellazione del molo Enlace, suddiviso in due aree principali, prevede un porto turistico con strutture commerciali e servizi annessi, alberghi, un terminal passeggeri con attività connesse, parcheggi, percorsi pedonali, piazze, spazi pubblici ricreativi e riordino del traffico stradale.

www.puertodeisnterife.org



LINEE GUIDA
per la definizione di politiche
integrate per la valorizzazione
delle aree urbane e portuali
nelle isole dell'arcipelago
mediterraneo

RECOMMANDATIONS
pour l'établissement de politiques
intégrées pour le renouvellement
des zones urbaines et portuaires
des îles de l'archipel
de la Méditerranée

17.

Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Accessibilità - Accessibilité




Garantire l'accesso al centro e al porto Assurer l'accès au centre-ville et au port	Realizzazione di parcheggi multipiano / interrati Razionalizzazione della viabilità portuale e retro portuale Realizzazione di collegamenti tra i parcheggi esterni al centro e il porto e centro storico con rapidi sistemi di people movers	Construction de parkings à plusieurs étages/souterrains Rationalisation de la viabilité portuaire et urbaine Création de liens entre les aires de stationnement externes au centre, au port et à la vieille ville, avec des systèmes rapides de people movers
Integrare il traffico portuale con il TPL Intégrer le trafic portuaire avec les transports publics locaux	Realizzazione di trasporto pubblico su linea dedicata (tramvia, corsie preferenziali e sensi unici) Utilizzo del mare come via privilegiata per il TPL (batobus tra diversi porti e approdi lungo il golfo)	Voies réservées au transport public (tramway, voies à sens unique) Utilisation de la mer comme un moyen privilégié de transport public (« Batobus » entre les ports du golfe)
Assicurare l'intermodalità Assurer l'intermodalité	Integrazione tra il porto passeggeri, la stazione ferroviaria e/o l'aeroporto	Intégration entre la gare maritime, ferroviaire et/ou aérienne
Collegare i porti dell'isola Connecter les ports de l'île	Realizzazione di navette e sistemi di collegamento tra i diversi porti dell'isola Rafforzamento e miglioramento delle connessioni terrestri tra le diverse città portuali	Réalisation de systèmes de connexion ou de navettes entre les différents ports de l'île Renforcement et amélioration des liaisons terrestres entre les différentes villes portuaires
Favorire l'attraversamento longitudinale e trasversale della città via porto Faciliter la traversée longitudinal et transversal de la ville en passant par le port	Razionalizzazione degli attraversamenti della città via porto (tunnel, sottopassi, sensi obbligati) Spostamento del traffico su gomma su altri assi (sensi obbligati, circonvallezioni)	Rationalisation de la traversée de la ville pour l'accès au port (tunnels, passages souterrains, voies à sens unique) Déplacement du trafic routier (voies à sens unique, anneaux périphériques)

Sicurezza - Sécurité



Integrare le prescrizioni di sicurezza portuale nella progettazione territoriale e di sviluppo portuale Intégrer les exigences de la sûreté portuaire dans les prévisions d'aménagement territoriale et de développement du port	Integrazione tra le previsioni inerenti l'accessibilità al porto via terra e via mare e le necessità di sicurezza derivate dai piani di Security Portuale Integrazione delle analisi di security nella progettazione delle aree portuali Attenzione delle diverse competenze giurisdizionali presenti nel settore	Intégration entre les prévisions de l'accessibilité au port par terre et par mer et la nécessité sécurité provenant de la sécurité portuaire Intégration de l'analyse de la sécurité dans la conception des zones portuaires Attention aux diverses juridictions dans le domaine
Rendere sicuro il trasporto merci pericolose ADR/RID/ADN e IMDG Sécurisation du transport des marchandises dangereuses ADR/RID/ADN e IMDG	Definizione di idonee aree e procedure per il trasporto di merci pericolose e le connesse operazioni di imballaggio, carico, riempimento o scarico Classificazione delle sostanze pericolose in riferimento al trasporto stradale e ferroviario, per favorire l'intermodalità	Définition des zones et des procédures appropriées pour le transport des marchandises dangereuses et les opérations connexes d'emballage, chargement ou déchargement Classification des substances dangereuses par rapport au transport routier et ferroviaire, afin d'encourager l'intermodalité
Garantire la sicurezza del traffico marittimo Assurer la sécurité du trafic maritime	Dotazione di sistemi di security in grado di fornire dati in tempo reale sui percorsi, le tipologie delle merci imbarcate e/o sbarcate, la provenienza dei passeggeri ecc. Analisi integrata del traffico marittimo con la terraferma, tra le isole dell'arcipelago e di passaggio verso altre destinazioni Possibilità di effettuare comunicazioni, relative agli aspetti di security (sia attraverso sistemi radio che telefonici e mediante la rete internet) all'interno e all'esterno della nave, in ogni momento, soprattutto in situazioni di emergenza	Attribution de systèmes de sécurité capables de fournir données en temps réel sur les routes, les types de marchandises chargées et / ou débarquées, l'origine des passagers etc. Analyse intégrée du trafic maritime avec le continent, les îles de l'archipel et le passage vers autres destinations Possibilité d'effectuer communications relatives aux aspects de sécurité (soit par des systèmes téléphoniques et de radio par internet qui) dans et hors du navire, à tout moment, en particulier dans des situations d'urgence.

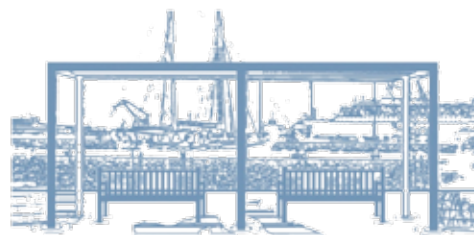
Paesaggio - Paysage

Tutela e valorizzazione dello skyline Protection et amélioration de l'horizon	Introduzione di nuovi spazi aperti, visuali e funzioni Riqualificazione dei vuoti e degli spazi aperti esistenti Inserimento delle attrezzature e delle strutture necessarie al rimodellamento del bordo mare e alla realizzazione e ampliamento del porto in continuità logica con la configurazione della rada Divieto di realizzare opere portuali di altezza superiore all'altezza dei moli esistenti Riqualificazione e piantumazione con specie arboree idonee nelle aree verdi Limitazioni alla trasformazione nei parchi e nelle oasi naturalistiche	Création de nouveaux espaces ouverts et de nouvelles fonctions Aménagement des vides et des espaces ouverts existants Réalisation des équipements et des installations nécessaires pour la restructuration des riverains et l'extension du port, conformément à la configuration de la baie Interdiction de construire infrastructures portuaires avec une hauteur majeure par rapport aux quais existants Aménagement des espaces verts et utilisation d'essences appropriées Limites aux interventions dans les parcs et les réserves naturelles
Ponderazione del ruolo di centralità, punti di riferimento e attrattori Pondération du rôle des centralités, des points de référence et des attracteurs	Valutazione dell'impatto dell'inserimento di nuovi episodi architettonici (soprattutto nel caso di archistars) Valorizzazione degli elementi attrattori esistenti (illuminazione, riqualificazione ecc.)	Évaluation environnementale des nouveaux ouvrages d'architecture (notamment dans le cas des archistars) Valorisation des éléments d'attraction existants (éclairage, restauration, etc.)
Verifica degli elementi incongrui per la tutela del paesaggio, dell'ambiente e della salute Vérification des éléments incongrus pour la protection du paysage, de l'environnement et de la santé	Messa in sicurezza e/o ricollocazione di strutture per il trasporto e la lavorazione di prodotti petroliferi, gas ecc. 	Mise en sécurité et/ou déplacement des installations pour le transport et la transformation des produits pétroliers

Identità - Identité

Recupero strutture storiche come elementi identitari dell'isola Récupération des structures historiques comme faisant partie de l'identité insulaire	Inserimento di nuove funzioni Creazione di nuove centralità Messa in rete attraverso percorsi tematici	Insertion de nouvelles fonctions Création de nouveaux pôles d'attraction Mise en réseau à travers des itinéraires thématiques
Rivitalizzazione della marina e del centro storico Revitalisation de la marine et du centre historique	Realizzazione di percorsi di connessione con il porto Riorganizzazione e segnalazione dei percorsi da e per il centro storico, anche attraverso apposite strutture di informazione	Réalisation de parcours de connexion avec le port Réorganisation et signalisation des parcours de connexion avec le centre-ville, en utilisant aussi des structures d'information spécifiques
Valorizzazione del ruolo di gateway dell'isola Renforcer le rôle de porte de l'île	Realizzazione di servizi e cantieri per la nautica da diporto Realizzazione di una porta di accesso all'isola (spazio di promozione delle eccellenze territoriali, ambientali e culturali di carattere materiale e immateriale, vedi prototipo elaborato nell'ambito del progetto Arcimed)	Création de services pour la navigation de plaisance Création d'une porte d'accès à l'île (espace d'accueil et de promotion des territoires et de leur ressources environnementales et culturelles, matérielles et immatérielles, selon le prototype développé dans le projet Arcimed)
Intercettazione dei bisogni dei port-users e dei city-users Interception des besoins des utilisateurs du port et de la ville	Nell'ambito del dimensionamento degli strumenti di governo del territorio, rilevare anche le preferenze dei non residenti che utilizzano la città o il porto	Dans le cadre des instruments d'aménagement du territoire, analyser aussi les préférences des non-résidents qui utilisent la ville ou le port

Permeabilità - Permeabilité



Apertura longitudinale all'acqua Ouverture longitudinale sur l'eau	Realizzazione di passeggiate lungomare e lungo porto Attraversamento longitudinale della città e connessione di tutta la costa con idonei sistemi di TPL	Réalisation de promenades le long de la mer et des quais du port Traversée de la ville et connexion de la côte avec un système approprié de transport public
Apertura trasversale all'acqua Ouverture transversale sur l'eau	Aumento degli accessi Realizzazione di percorsi ortogonali verso il fronte mare Riqualificazione dei vuoti e degli spazi aperti esistenti Introduzione di nuovi spazi aperti, visuali e funzioni Costruzione, in prossimità dello specchio acqueo, dei soli servizi essenziali per la funzionalità del porto (servizi igienici, ufficio comando, ufficio ormeggiatori, cala vele e ormeggi), la cui collocazione dovrà assicurare la libera visione degli specchi acqueei	Augmenter les accès Construction de parcours orthogonaux au front de la mer Aménagement des vides et des espaces ouverts existants Introduction de nouveaux espaces ouverts et de nouvelles fonctions Réalisation, près de la mer, seulement des services essentiels à l'opérativité du port (toilettes, bureaux des opérateurs portuaires, etc.), sans fermer la vue de l'eau
Riqualificazione del litorale Aménagement du secteur riverain	Apertura dei quartieri periferici al litorale Riqualificazione delle spiagge e dei servizi di balneazione	Possibilità d'accesso delle banlieues alla costa Aménagement des plages et des installations de baignade

Ambiente - Environnement

Tutela degli ecosistemi	Istituzione e gestione di aree protette a tutela di particolari paesaggi ed ecosistemi della flora e della fauna, marini e terrestri Gestione integrata dei parchi e delle aree tutelate dell'isola e dell'arcipelago
Gestione integrata dei servizi a rete	Integrate waste management terra/mare Integrazione dei servizi a rete (fognature, acque bianche e nere, rifiuti)
Risparmio energetico	Incentivi per una riqualificazione urbana ed edilizia improntata al risparmio energetico Nuovi interventi riferiti allo standard a basso consumo energetico (lowenergy), e al nuovo standard energetico del "consumo quasi zero", introdotto dalla recente Direttiva Europea 2010/31/EU
Utilizzo delle energie da fonti rinnovabili	Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (eolico, geotermico, biogas, solare e fotovoltaico) per ottenere l'autosufficienza energetica (Zero Impact Island). Attenzione all'inserimento degli impianti nel contesto paesaggistico dell'isola.

Fattibilità - Faisabilité



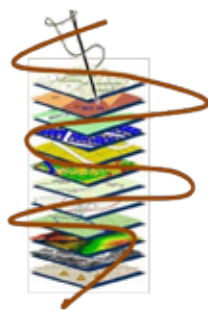
Integrazione del mix funzionale Intégration de la mixité fonctionnelle	Razionalizzazione della distribuzione delle funzioni portuali e dei relativi flussi Individuazione di funzioni pertinenti nelle aree dismesse Favorire i progetti di rinnovo e riqualificazione urbana	Rationalisation de la distribution des fonctions portuaires et des flux leur associées Utilisation des aires industrielles abandonnées pour la localisation de fonctions pertinentes Promouvoir les projets de rénovation urbaine
Integrazione delle risorse pubbliche e private Intégration des ressources publiques et privées	Possibilità di realizzare "residenze portuali" in stretta connessione con i posti barca per garantire la fattibilità dell'operazione del porto turistico Realizzazione di parcheggi con premi volumetrici o funzionali (possibilità di realizzazione di residenze)	Possibilité de réaliser des unités résidentielles en liaison étroite avec le postes d'amarrage, pour assurer la faisabilité de l'exploitation de la marina Possibilité de primer la réalisation de parkings (par exemple la construction des résidences)

Cooperazione - Coopération



Sinergia tra attori e politiche Synergie entre les acteurs et les politiques	Attivare tavoli di confronto e cooperazione tra i diversi stakeholders implicati nel governo del territorio della città e del porto Creazione di autorità portuali locali formate da più porti (vedi AP Piombino Elba o APSM Azzorre)	Activer tables de discussion et de coopération entre les différents acteurs impliqués dans l'aménagement de la ville et du port Création d'autorités portuaires en associant plusieurs ports (voir AP Piombino Elbe ou APSM Açores)
Responsabilità di governo Responsabilité du gouvernement	Impegno degli attori politici a sostenere e facilitare la firma di accordi e intese Monitoraggio dello stato di attuazione delle politiche e azioni messe in campo	Engagement des acteurs politiques pour soutenir et faciliter la signature d'accords et ententes Suivie des politiques et des actions mises en place
Coinvolgimento di tutti gli stakeholders Implication de tous les intervenants	Attivare momenti di comunicazione e partecipazione relativi alle operazioni in atto per i diversi attori interessati: i cittadini, i city e port-users, nonché imprese e altre istituzioni	Créer et communiquer les opportunités de participation des différents acteurs (citoyens, opérateurs du port, entreprises, institutions) aux opérations mises en place

Transcalarità – Échelle multiple



Pensare il porto nel sistema città Penser le port dans le système urbain	Sinergia tra indirizzi politici e azioni strategiche espresse dai diversi attori impegnati nel governo del territorio urbano e portuale Integrazione tra strumenti di pianificazione territoriale, urbana e portuale Messa a sistema delle diverse progettualità in campo (pianificazione integrata vs pianificazione per progetti)	Synergie entre les politiques et les stratégies exprimées par les différents acteurs impliqués dans le gouvernement des villes et des ports Intégration des outils pour la planification du territoire urbain et portuaire Mise en système des différents projets et professionnalités (planification par projets vs planification intégrée)
Pensare il sistema città-porto nel sistema delle città-porto dell'isola Penser le système ville/port dans le système des villes/ports de l'île	Creazione di un sistema della portualità insulare incentrato su poli specializzati Connessione via terra e via mare dei diversi porti	Créer un système portuaire insulaire axée sur des pôles spécialisés Connexion par terre et par mer des ports de l'île
Pensare l'isola nel sistema dell'Arcipelago Mediterraneo Penser l'île dans le système de l'archipel méditerranéen	Sia in fase analitica che progettuale, proiettare il sistema insulare nel più ampio contesto delle isole del Mediterraneo (vedi punto successivo)	Dans la phase analytique ainsi que dans celle de conception du projet, cadrer le système insulaire dans le plus large contexte des îles de la Méditerranée (voir ci-dessous)

Networking - Mise en réseau



Messa in rete con altre realtà insulari Mise en réseau avec des autres îles	Scambi di esperienze nell'ambito di una rete stabile Creazione di un partenariato stabile Creazione di un brand comune (come previsto dal progetto ARCIMED)	Échanges d'expériences dans un réseau permanent Création d'un partenariat permanent Création d'une marque commune (comme prévu par le projet ARCIMED)
Assumere un peso specifico nel più ampio panorama della cooperazione mediterranea Avoir un rôle spécifique dans le plus vaste panorama de la coopération méditerranéenne	Formazione di alleanze strategiche nell'ambito: - delle reti TEN - della cooperazione territoriale dell'UE (anche con i Paesi Partner Mediterranei) - della "macroregione mediterranea"	Formation d'alliances stratégiques par rapport à: - les réseaux TEN - la coopération territoriale de l'UE (avec les PPM aussi) - la «macro région méditerranéenne»

Gli autori

Enrico Amante	avvocato amministrativista, foro di Firenze
Maurizio Carta	architetto, professore ordinario di Urbanistica, Università di Palermo
Edward Chain	avvocato amministrativista, foro di Firenze
Giuseppe De Luca	urbanista, professore associato di Urbanistica, Università di Firenze
Luca Di Figlia	architetto, dottorando di ricerca in Progettazione della città, del territorio, del paesaggio, Università di Firenze
George Fournarakis	architect-urbanist, Municipality of Heraklion
Valeria Lingua	architetto, dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale, assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze
Manlio Marchetta	architetto, professore associato di Urbanistica, Università di Firenze
Kallia Nikolidaki	archaeologist, Municipality of Heraklion
Moraitou Paraskevi	Urban Planner MSc, Programming & Documentation office, Municipality of Rhodes
Rosario Pavia	architetto, professore ordinario di Urbanistica, Università "G. D'Annunzio" di Chieti e Pescara
Mauro Parigi	architetto, dirigente area Programmazione e gestione del territorio del Comune di Portoferraio
Nicolò Savarese	architetto, coordinatore del Progetto ArciMed
Michelangelo Savino	urbanista, professore associato di Tecnica e Pianificazione urbanistica, Università di Messina
Stefania Staniscia	architetto, International PhD, Assegnista di ricerca Facoltà di Ingegneria di Trento
Maurizio Vernassa	economista, professore associato all'Università di Pisa

COLLANA TERRITORIO, PIANIFICAZIONE, AMBIENTE

1. A. Voghera, *Dopo la Convenzione Europea del Paesaggio. Politiche, Piani e Valutazione / After the European Landscape Convention. Policies, Plans and Evaluation.*
2. S. Copiello, *Progetti urbani in partenariato. Studi di fattibilità e Piano economico finanziario.*
3. G. De Luca, V. Lingua, *Pianificazione regionale cooperativa.*
4. G. De Luca, V. Lingua (acd), *Arcipelago mediterraneo, Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole.*